Aviatorce fu … pilot

ISBN 973-0-03709-4

Mircea Constantinescu

Aviator ce fu .. chpilot

Aviator: Cel care poartă însemnele aviaţiei şi concură la zbor. (Definiţia din Dicţionarul limbii române moderne – reluată şi în DEX 1998 – trebuie modernizată.)

Chilot: - este cel ce chilotează avionul, după cum zic moldovenii.
- trofeu în panoplia aviatorilor.
- un pilot aruncat din cer …

Carte dedicată celor:
- care au visat sau care visează „Aripi întinse …"
- opriţi pe drept sau pe nedrept de la zbor.
- care au trudit pe aerodromuri pentru ca piloţii să zboare.



Lia,
eroina de la Caransebeş, Predeal, Gearmata, Boteni, Cocargeaua şi Borcea sau Bărăgan, Kogălniceanu, Craiova, Buzău..., care 20 de ani a suportat vecinătatea aerodromului şi 50 pe a mea.

Sărut mâna, dragostea mea

Mircea



Soţiei mele,
La nunta de aur
2004

Pe față

Sunt tânăr, am 17 ani … citiți ivrit.

Mă trezesc la 5 a.m. Afară-i frig şi întuneric, prea devreme pentru a merge la piață şi pâine avem. Nevastă-mea doarme încă, aşa că stau şi eu în pat să nu fac zgomot.

Pe masă un creion şi o hârtie. Le iau în pat şi mă apuc să desenez pătrate şi romburi, spirale şi gâşte, dintr-o singură trăsătură.

Să scriu o scrisoare? Dar cui? Cu sora mea vorbesc la telefon. Ceilalți preferă SMS-ul. Nepoții Web-camera, să mă şi vadă.

Să scriu? Dar ce …!? Să scriu poveşti despre o treime din viața mea! Despre aviație! Să scriu poveşti despre sâmburi de fapte reale.

Asta e! Povestiri nostalgice din ceața amintirilor.

De ce scriu această carte?

Să am ce citi şi apoi de ce râde. Uneori râd şi de amintiri.

Colegii mei scriu – jos pălăria! – numai cărți serioase, de istorie, cu poze de imortalizare a capilor, mă rog şi a mijlociilor din aviație. Însă nimeni nu a scris despre Nicu, pilot-bun-băiat, dar fără calități de zbor, sau despre Nicu, Nicu-rechinu, pilotul bun dar ghinionist.

Şi puțini scriu despre aviatorii anilor `50, anii grei de început ai aviației reactive, despre cea de „**a doua generație de pionieri**", cei care au pus bazele Aviației moderne româneşti.

Cum mi-a venit ideea?

S-a rătăcit unul pe lângă Iaşi aterizând în Republica Moldova. Am scris atunci ceva „Despre morcovi" şi am dat pe Internet la „www.aviația.ro" primind în schimb câteva E-mail-uri:

– Bună! M-am prăpădit de râs … Mai scrieți.

Ba, unii aflând că sunt „eroul" unei catapultări din avion reactor, mi-au cerut amănunte. Am promis că le voi da şi am rămas dator. Plătesc acum datoria şi cu dobândă.

Sunt scriitor?

Aiurea! Sunt român priceput în toate …

Pun flecuri la pantofi, siguranțe la vecine, repar TV-ul şi fac sutien pe polonic pentru nevastă, proiectez şi construiesc o casă, legând cu nod dublu fierăria, turnând „la clacă", pe mâncare, băutură şi ceva bani, planşeul. Başca copilit răsadurile de roşii pe araci!

Ce nu ştiu?

Nu prea ştiu „ortografie". N-am ştiut că sunt un neştiutor, cum mi-a spus amabil într-un E-mail privat domnul Nico din Praga:

– Frumos scris, dar ce faceți domnule cu virgula şi cratima?

– Ce să fac? Le pun unde lipseşte. Supără de le pun şi unde nu lipseşte? Las să fie … Iar soția:

– Sigur, pui şi de la tine, cum eşti mână spartă …!

Şi mai ştiu, că nu ştiu să desenez. Iarăşi vă veți convinge.

Cum mă povățuieşte colegul de aviație şi amicul de pe internet, Geo din Constanța, trimițându-mi didact desene „concret abstracte" la care eu mă uit „abstract concret", ca în bancul cu Nicuşor, care explica „R-Lâlâit" judecătorilor la tribunal, în proces de divorț, cearta părinților săi pictori, privind curentele în artă: Nu înțelegeți? Mama vrea „arta pură" iar tata vrea „arta nouă".

Pentru cine scriu?

Aici e aici!

Pentru tineri? Nu! Că vorba lui „nepotă-miu":

– Ce învățăminte tataie? Lume apusă … poveşti învechite!

Pentru bătrâni? Nu! Colegii din ARPIA precis mă vor critica:

Ce titlu?! Iar aviatorii au fost numai sfinți, că de-aia umblau teleleu prin cer. Ba că nu a fost aşa! N-a fost el primul, ci celălalt. Că nu se fac trei ture, ci numai două şi juma`.

Parcă eu după 50 de ani, mai țin minte câte fete m-au iubit?

Titlul?

Ca soarta-mi, când cabrat, când picat şi cu umbre, discutabil, ca multe din aceste scrise rânduri.

Tema?
La început fără. O adunătură de povestiri avio-haioase.
Înjuriat „politruc” într-o publicație de aviație, sar ca ars de fund şi belicos îmi revăd cariera de aviator. Aprecierea greşită a unora privind calitatea mea de pilot (zic eu acum) mi-a schimbat soarta.
Directivele, practica de partid, bunul plac al celor cu „pâinea şi cuțitul” mi-au făcut viața ca un roman. Nu-i păcat să nu îl scriu?
Scriu şi recitesc, modific, cârpesc, îmi bag familia, mă justific, mai mint „pun bărbi şi cioace” de iese o carte … ciorbă de potroace.

Și dilema? !
Să le, să nu le scriu? Vulgare dar amuzante, scabroase dar reale. Colegul chiar a căzut în groapă, fata în manşă, Mița era să oprească zborul, amicului ce mi-a „suflat” fata i sau tăiat aripile … Şi le scriu.
Cui nu-i plac piperul şi ardeiul iute, să nu mănânce papricaş.

Deci:
Citiți cu atenție paginile ce urmează şi nu vă lăsați păcăliți!
Faceți o mare greşeală crezând că tot ce ştiam sau gândeam acum cincizeci de ani, mai ştiu sau mai gândesc şi acum.
Iar adevărurile sunt cele scrise de mine, pe ciorne, dar s-ar putea ca la transcriere în pagină să fi avut ochelarii murdari.
Cuvintele marcate cu „*” ori sunt cu tâlc, ori sunt neghioabe.
Cartea are şi contradicții. Ce câştigați de le găsiți? Lăsați-o baltă.
Iar evreii nu au în scrierea lor semne de cifre. Ei folosesc cifrele arabe. Scriu de la dreapta la stânga, iar cifrele de la stânga la dreapta.
Dar d-voastră, inteligenți, totuşi ați înțeles vârsta mea, după cum ve-ți înțelege şi cele ce urmează.
Asta e!
Pentru conformitate şi posternitate,

Ex. Lt. comandor Mircea Constantinescu

consmir@yahoo.com
www.geocities.com/consmir
www.consmir.go.ro

Curriculum Vită *

M-am născut ... Ce importanță are? Ba are! Şi să vedeți de ce:
Acum 70 de ani, la botezul meu, tata Dumnezeu să-l ierte, a dus într-un sat din inima Transilvaniei un Gramofon. Când începu drăcia printre hârâieli şi pârâieli să cânte, numa ce i-ai auzit pe săteni:
– Tulai Doamnie! No, că minune-i mare! E dracu-n şcutie ...
Pe la vreo doisprezece ani, topeam într-o eprubetă plumb cu sulf, amestec care după răcire spart în mici bucățele rezulta cristale, pe care zgândărind un fir de liță din cupru, obțineam o galenă, un fel de diodă detectoare a zilelor noastre. Cu acest dispozitiv înfipt în două jumătăți de cartof, alături de o cască radio, un fir de antenă şi alt fir ca pământ, aveam un aparat la care ascultam radio Bucureşti.
Acum în fața calculatorului, seară de seară sunt pe Internet, prin legătură „dial-up” adică telefon. Citesc presa, ascult muzică, discut pe „chat” cu username „consmir” făcându-mi prieteni în lume.
Privind pe Display, cu figura-mi captată de Webcam vorbesc cu nepotul meu – prin voce şi imagine – la mii de kilometrii distanță.
– Ce bei mă, acolo?
Sorbind din pahar, plescăind gustos să mă incite, îmi bagă în ochi eticheta sticlei: Whiskey scoțian veritabil.
– Stai să-mi torn şi eu.
Și scoțând o fiolă tip Cola, în care sunt doi litri de țuică bătrână, galbenă de icter, fostă deținută în butoi de dud, îmi torn un păhărel. Nu are etichetă şi atunci cu ea în fața obiectivului, întreb:
– Vezi culoarea? Țuică de Băicoi … Noroc!
– Noroc!
Iar pentru mine, între un început de viață – gramofon – şi aproape un sfârşit de trăire – computer cu Internet, fereastră spre lume – mă despart multe, dar şi 71 de ani de trăire.
Unde va ajunge în acest ritm exponențial industria electronică şi computerizată peste 100 de ani? Dar aviația?

Făcând „tuse măgărească”, m-au dus părinții la Pipera la nea Costel comandorul, să mă zboare cu „aeroplanul”. Când au pornit motorul, speriat am rupt-o la fugă de îmi sfârâiau călcâiele.

Cu Băneasa am fost vecin. Aveam casa în spatele hangarului. Noroc că atunci în´38, DC-3–ul a căzut cu câteva case mai încolo …

Cu un prieten m-am furişat şi am intrat pe sub burtă într-un avion militar He-??? nu ştiu cât. Eu la comenzi – cu premoniție – el la turelă – tot cu premoniție, că era evreu şi a plecat în Palestina – până când un foc de armă ne-a pus pe fugă. Al doilea foc şi ceva cu huoo! şi de mamă ne-a urmărit prin aer.

În refugiu în timpul războiului, undeva pe lângă Budeşti, în august `44, când Lighting-uri vopsite roşu au trecut la rasul copacilor şi au tras şi o rafală de mitralieră, nici nu ştiu în câte secunde am ajuns sub un maldăr de crăci uscate de salcâm. O oră au muncit ca să mă scoată din ghimpii înfipți în fundul şi în genunchii mei.

Un avion a aterizat lângă lagărul cu prizonieri aliați.

Cine s-ar fi gândit că voi ajunge şi eu să sperii pe alții în razmot sau să zbor cu viteză aproape de cea a sunetului, cum nici eu nu mă gândesc la cei care acum se joacă cu Mach-uri la limita stratosferei.

Aşadar, data naşterii mele este importantă ca reper.

Doar aşa poți vedea câte se pot întâmpla într-o viață de om.

Şcoala primară am făcut-o învățând scrierea gotică, că aşa era moda, apoi slava, altă modă, iar acum chinui limba Internetului … cea în care după cum se spune, se scrie „cal” şi se citeşte „măgar”.

După gimnaziul comercial, că aşa a gândit mama, să mă aibă sub ochi, că era lipit de casa noastră, am vrut să continui la industrial.

Şi cum Reforma învățământului începută atunci nu a fost terminată nici azi, m-a aiurit de am ajuns elev ucenic la capăt de țară.

La Arad, în Şcoala profesională ASTRA, trimişi cu forța la muncă voluntară, la fosta „Fabrica de becuri”, am descoperit aviația.

După evacuarea muntelui de sticlă spartă din curte, acolo s-a deschis sediul Aviației sportive, unde am învățat cele de început.

Planorul (Icar şi Grunau Baby) l-am zburat la Gearmata Vii.

Avionul la Ghimbav, cu frumoasa şi talentata instructoare de zbor Drăgescu Mariana, care cu vocea-i cristalină mă întreba:

– Ce facem cu bonturile?

– Le facem! … Adică nu, nu le facem! răspundeam timid.

Dar mai grozave decât bonturile erau furăturile cu Klem-35-ul.

Cu planurile grele – se spunea – de atâta vopsit, la aterizare, cum pierdea puțin din viteză şi pilotul pierdea din băgare de seamă, avionul intra în piruete şi se învârtea pe o roată, ca la balet.

La o învârtitură făcută de un coleg, avionul şi-a ales ca loc de răsucire chiar punctul de start. Toți am fugit, mai puțin instructoarea care aşezată în fund îşi punea paraşuta. Sfârleaza s-a oprit din rotire cu elicea la doi metri de ea. Am înghețat cu toții, inclusiv a ei pisică.

Aici am descoperit deliciul cartofilor noi, copți la foc pe câmp. Ori mâncarea puțină, ori foamea noastră tânără, ne obliga să căutăm şi să împrumutăm barabule de pe culturile depresiunii Braşovului.

Cu Profesionala terminată şi brevetul de pilot sportiv în buzunar, am intrat muncitor la ACTA, „A” din coadă însemnând Aeronautice. Titlu pompos, rămas din istoria tehnicii aparaturii de bord-avion. Acum un atelier prăpădit, ce făcea ordinare estinctoare de 12 litri.

Spirit născocitor, am făcut o inovație ce mi-a adus imediat din partea tovarăşilor câțiva pumni, însoțiți de respectivele trimiteri la origine, iar din partea conducerii m-a vizitat omul cu cronometrul, care a tăiat norma la jumătate, spre fericirea celorlalți muncitori.

S-a desființat renumitul stabiliment de cultură sexi şi alte alea, atât de cunoscut – Crucea de piatră – iar tovarăşele de acolo au fost aduse să le învățăm meserie: Ziua noi pe ele; noaptea ele pe noi.

Ca activist de aviație – extrabugetar – eram extra, adică grozav dar şi în afara bugetului, adică neplătit. Aveam importanta funcție de Secretar al raionului de aviație sportivă „23 august”, CCAS.

Chestii cu Cercuri de aeromodele şi atragerea tinerilor în aviație.

Am avut onoarea să conduc la defilarea de 23 august grupul de aeromodelişti, vreo 80, cu tot atâtea aeromodele şi machete, din care jumătate au trebuit să se rupă pe drum. Am reuşit totuşi să le cârpesc, să arate ca întregi şi să le trec prin fața tribunei oficiale. Apreciat, mă întreabă şeful aviației sportive bucureştene Dogaru:

– Vrei să mergi vreo trei luni la Păltiniş-Sibiu ca instructor cu probleme de aviație, la o tabără a cc-utc? (scriu cu literă mică să nu se prindă anticomuniştii post-revoluționari, cu cine am colaborat.)

– Mă duc.

Şi astfel am ajuns în faţa şefului taberei.

– Ce fac cu dumneata? Ce aviaţie! Nu avem noi destule pe cap? O să te ocupi de un detaşament de fete. Comandant.

Eu, la 18 ani, ajuns şef la fete tot de 18 ani şi nu la una două, ci la un detaşament întreg. Dar a doua zi la deşteptare, intrând inocent în dormitorul lor să le trezesc, am fost bombardat cu perne, papuci şi strigături gingaşe ca: „nesimţitule” şi „ieşi afară măgarule” …

La sosirea în tabără obosit de pe tren, m-am dus să mă culc. Mă dezbrac şi nici nu apuc să mă vâr în pat că cineva bate la uşă. Era o fată cu o tavă cu mâncare.

– Şi v-aţi culcat?

– Da!

– Singur?

– Dacă nu am cu cine!

Şi tovarăşa nepoftită se bagă lângă mine, luându-mi fecioria.

Cine prinde microbul zborului, o ia modest cu planorul. Nu vrea decât planorul. Zi şi noapte visează planorul. Când în fine zboară pe planor, visează motorul. Face orice să piloteze şi avionul.

De ce? Pentru ce? Cine plăteşte? Cu ce scop? Nu-l interesează. Aşa s-au făcut piloţii pentru război. Aşa s-au făcut piloţii Republicii Populare, apărătoare cu tunul a lagărului socialist, lagărul păcii. Aşa se vor face şi piloţii pentru NATO. Aveţi puţintică răbdare.

Intrarea în Şcoala Militară de Aviaţie se făcea pe trei căi:

– Voluntar , ca pilot sportiv, că de aceea a cheltuit ţara cu tine.

– La noroc, trimis de centrul de recrutare, la întâmplare.

– Selecţionat de UTC, că ai fost pe şantier, ca brigadier.

Aviaţia mă chema pe 30 decembrie la Tecuci. Comisariatul alt ordin: Veţi fi pe 03 ianuarie `51, la Bucureşti! Şi revelionul, unde? Aşa că aleg, aleg prost. Să fac revelionul acasă şi apoi la armată.

Descărcaţi din vagoane în Sibiu, pică în fine secretul militar şi aflu că din întâmplare sunt la Şcoala de Sergenţi Tehnici de Aviaţie. Două săptămâni am tot fluturat brevetul de pilot sportiv pe sub nasul tuturor, dar nimic. Mă voiau neapărat mecanic de avion.

În fine, în a treia săptămână mă trimit la Boboc unde ajung răcit cobză şi la comisia medicală se constată că sunt prea „apt” la răceli.

Drept pentru care mă trimit acasă ca să-mi pună mama ventuze.

Mai deştept cu un an, la sfârşitul lui ´51 las revelionul şi fug la Tecuci, unde reuşesc şi intru la Şcoala Militară de Ofiţeri Naviganţi.

Zbor: IAR-813, Nardi, Iak-11 şi alte câteva aeroplane în raiduri.

Absolvent promoţie 30 decembrie 1953, brevetat Pilot militar, plec în „fruncea ţării” la Caransebeş, într-o unitate de luptă.

Zbor pe Iak-23 câteva luni, timp în care pot să văd cum se moare în aviaţie, în lanţ de evenimente. Număr 5 morţi în 3 luni dar fără să trag învăţăminte să-mi văd de altă treabă. Aici fac şi două „prostii”:

– Spun „da” la Ofiţerul stării civile.

– Spun „da” unui politic ce îmi promite avansare uşoară.

Dovadă că la 22 de ani încă nu eram bine copt la minte.

În toamnă, sunt băgat din nou în şcoală: 10 luni la „vânători de munte” spre a vedea ce este aceea „armată” şi a mă califica „politic”.

Numit Locţiitor politic-pilot la escadrila I-a de la Gearmata, fac trecerea pe avionul Mig-15 şi mă târâi un an în coada escadrilei, după foştii mei colegi, care zburau ziua şi noaptea în condiţii meteo grele.

Nemulţumit, raportez situaţia şi sunt mutat la escadrila a III-a, unde cu nivelul de pregătire acumulat între timp, eram un avansat.

Zbor mult, pe cer senin, îndeplinind sarcini politice de pregătire a altor piloţi, acumulând ore de zbor dar plafonare în pregătire.

O probabilă greşeală de pilotaj mă aruncă în vrie la 10.000 metri. Catapultez „eroic” la 6.000 şi considerat de şefi nu pilot ci „politruc”, în loc să fiu „decorat”, (zic eu acum) sunt oprit de la zbor.

Apreciind probabil experienţa mea de pilot catapultat, sunt numit „Ofiţer cu paraşutajul şi desantul aerian” pe divizia din vest.

Şi, cum Moscova ceruse României piloţi, piloţi şi ieşiseră promoţii cu sutele anual, acum cerea reducerea lor ... S-a desfiinţat aviaţia de asalt. Se desfiinţează unităţi. Sunt prea mulţi aviatori.

Chemat de comandantul diviziei, acesta stânjenit îmi spune:

– Ai grad prea mic faţă de funcţie. Şi cel de la „Cadre” continuă:

– Te numim pe funcţia de Şef club de garnizoană.

Mă deşteptasem, cică. Refuz. Nu accept din nou funcţie politică. În disgraţie, ca învăţătură de minte, sunt numit pe ultima funcţie posibilă atunci pentru un ofiţer în aviaţie: „Şef Punct Radionavigaţie Indepărtat” la subunitatea ATNA a unităţii de deservire aerodrom.

Cum aviația de mine a divorțat, am rămas cu radioelectronica, a doua iubire. Pasionat de ea, am ajuns în timp, fără pile, comandant la tot ce mişcă sau nu mişcă pe un aerodrom fără de care avioanele nu pot zbura, la ATNA – Asigurarea Terestră a Navigației Aeriene.

Colind cu familia aerodromurile Gearmata, Boteni, Cocargeaua, detaşări la Craiova şi Kogălniceanu, după care ajung la Bobocu.

Aici în fine, după doi ani de mizerie şi aşteptare, cu scandal şi aproape proces civil, obțin o locuință într-un oraş mare ca Buzăul.

Şi trăiesc ani buni în rutina de navetist, oraş-aerodrom, ca toți ceilalți, în acest complex angrenaj al unei unități militare de aviație.

La Bucureşti, Ceauşescu înfierează turismul rusesc de la Praga.

Sunt chemat la Comandantul şcolii care scurt îmi spune:

– Mâine dimineață eşti la vizita medicală la Bucureşti!

Şi iată-mă din nou pe avion, pe Li-2. Navigator, adică cel ce îi spune pilotului pe unde să o ia cu avionul că pilotul „deştept” nu ştie.

Fac instructorie cu elevii pregătiți pentru Tarom, forțându-i de a învăța în avion mânuirea mijloacelor electronice de navigație aeriană.

Cu probleme de „autobiografie” sunt oprit iar de la zbor şi trecut Navigator în Punctul de Comandă, unde mi se dau pe mână, ca om de încredere, caroiajul şi codurile secrete ale lagărului socialist. Sâc!

După un timp, indezirabil, sunt „ping-pong-git” ca lector de navigație la învățământ, preludiu la trecerea în rezervă,

La sfârşitul anului ´73, după 22 de ani de armată, lucrat moral, sunt trecut în rezervă. La un raport la comandantul aviației, am spus:

– Situația mea familială este incompatibilă cu calitatea de militar. Treceți-mă în rezervă … Poate la Otopeni ori la Băneasa, să fac şi eu ce ştiu, să mănânc şi eu o pâine.

– Nu se poate tovarăşe!

Se pare că Consiliul militar al aviației a hotărât:

Cei cu rude în străinătate să rămână cu ele, iar aviația fără ei.

Nu zic, or fi avut şi partidul şi organele vigilente, dreptatea lor.

Oi fi făcut şi eu fapte nepermise în concepțiile politice de atunci. Dar puteați găsi o cale mai omenoasă, mai tovărăşească, măi tovarăşi! Însă aşa a vrut partidul, aşa a vrut reprezentantul lui, secretarul de partid al unității. Aşa a vrut tovarăşul „Talpă lată”.

Scriind această carte mă răzbun … Atunci am plâns după zbor. Acum mă răzbun mulțumind celui ce m-a oprit de la zbor.

Un pilot în efectivul unui regiment reprezintă 2,5 %. Declanşând drumul evenimentelor, mi-au urmat la scurt timp 3 (trei) evenimente, două catastrofe şi o explozie de avion, cu arderea gravă a pilotului. Calculând : 2,5 x 3 x atâția ani … pe puțin de a fi fost în locul lor.

Azi, fericit că pot mânca pensia de la armată, privind în urmă zic: Plăcerea tinereții, zborul, mi-am satisfăcut-o. Iar ca militar am zburat cât timp zborul a fost tot o pasiune. Nu devenisem total profesionist.

Că nu a fost să fi fost mai mult, dar la soartă nu te poți opune.

Mulțumesc lui Dumnezeu şi celui ce m-a oprit de la zbor, zic ca în proverbul: „Vulpea când nu ajunge la struguri, spune că sunt acri”.

Mulțumesc şi celui ce m-a îmbrâncit afară din armată. Altfel nu îmi regăseam Eu-l şi nu îmi cumpăram pălărie. Nu vedeam apoi larga lume. Nu vedeam estul şi vestul.

Şi intelectualului arădean, care în revista „Orizont aviatic” m-a demascat ca „politruc”, deasemeni îi datorez mulțumiri. M-a forțat să regândesc evenimente de acum 50, acum 30 de ani, să le prezint cum le văd eu acum şi să le redau în această carte.

Că am sau nu dreptate, cine ştie? Dar ce mai contează …

Aşezat pe ultimul scaun în rabla ce se numea autobuzul TV, sub mine simțind trepidajul motorului, eram figura umilă, fostul pilot, „cel de la ATNA”, nebăgat în seamă de piloți, excelențele aviației!

Mă lipisem de o excursie propagandistică de vizitare a marelui Combinat de la Galați, falnică realizare a industriei grele româneşti.

Pe drum, cei din fața se pun pe bancuri.

Timid, spun şi eu un banc, apoi încă unul şi încă unul şi ajung ca până la urmă aproape să spun numai eu bancuri …

Malacul, jovialul Gică, cu voce pătrunzătoare, baritonală spune:

– Mă Costică! Nu te ştiam aşa … Te credeam …

– Bou … îl intrerup eu. Sunt mă! Sunt bou, sunt „vită!”.

Altfel nu stăteam lângă voi să vă chibițez, să mă uit cum zburați.

De unde şi numele acestui act autocritic al autobiografiei mele:

Curriculum „VITĂ” **

** *Nu „Vitae”.*

Aripi întinse …

Zburătorul e omul înfrățit cu mașina, omul care a înhămat forța miraculoasă a exploziilor şi-a pornit cu aripi întinse să îmbrățişeze largul orizonturilor.

Aripi întinse! Priviți aripile întinse şi vedeți cum cer întindere, nemărginire, cum cheamă seninul, vămuiesc infinitul. Nu simțiți dorul latent din ele de a învinge inerția spațiului? … Plăcerea de a pluti pe unde invizibile, de a fi învins gravitația care te presa în țărână, de a vedea cum oraşele devin miniaturi, iar oamenii infime vietăți ce se târăsc pe sub tine ...

Oferă-i orice aviatorului, el nu va mai renunța la zbor, de îndată ce l-a îndrăgit – şi l-a îndrăgit de îndată ce a zburat.

Ştiți voi ce înseamnă să fi renunțat la siguranța, nu a zilei de mâine, ci chiar a momentului prezent?

Îi este răsplătită cumva aviatorului această renunțare?

Da, este plăcerea zborului … **

Treptat, tânărul pilot trăieşte transformarea visului său de înălțime în meserie a morții … **„Aripile întinse …** care cer întindere, nemărginire**”** au pe ele – acum – mitraliere şi tunuri Mauser …***

De ce inserez aceste rânduri în carte?

Pentru că nu se putea exprima mai bine dragostea de zbor.

Pentru că nu se putea exprima mai bine destinul de aviator.

** *Elev pilot Gellu Mociorniță*
Extras din notesul negru: Insemnări la start. Chitila, August 1940
*** *despre eroul Lt. av. Gheorghe Mociorniță.*
Extras din manuscrisul „Locul din amfiteatru”,– Ion Țarălungă
Mircea Constantinescu – Cântecul Orb al Destinului lt. av Gh. Mociorniță

De-ale şcolii

Fuste pe sârmă

Vlăjganul de Puiu prinse capătul cablului, îl puse pe umăr, luând poziția puțin aplecat înainte, gata de tragere. Prin pielea-i bronzată, aproape neagră, arsă de soarele verii, se conturau muşchii de sportiv, pregătiți pentru efort.

Câțiva metri mai în spate, un alt lungan, cu aceeaşi piele prăjită de soare, dar prin care se profilau coastele, eram eu.

Am apucat cablul, l-am pus pe umăr pe cârpa dinainte pregătită, luând aceeaşi poziție, puțin aplecat înainte.

În spate înşirați restul grupei, minus cel de rând la zbor, ce era legat în chingi pe cele două palme de placaj ca scaun a ceea ce se numea planorul „Icar”, eram gata de tragere aşteptând doar semnalul.

Alintat „scândurica” de cei ce şi-au început cariera aviatică pe el, planorul era o imensă aripă profilată după desenele renumitului profesor Carafoli, reputat cercetător în ale profilelor aerodinamice.

Aripa era fixată pe două stinghii numite lonjeroane, ce se adunau strâns la coadă, unde erau dispuse ampenajele orizontal şi vertical, manevrate cu comenzi prin cabluri metalice.

Întreaga construcție a planorului ni se prezenta ca o îmbinare trainică şi armonioasă de bețe şi pânză, şuruburi şi sârme, la care noi cu entuziasmul vârstei, adăugam tinerețe, pasiune şi curaj.

Câmpul de zbor, un hangar din lemn, o fântână cu cumpănă şi o lizieră a unui pâlc de salcâmi, la marginea unui sat oarecum anonim, Gearmata Vii. Aici nu peste mult timp s-a construit un important şi strategic – devenit atunci – aerodrom militar numit Gearmata.

Terminasem „balansarea-i balansare”, adică ținerea la orizontală a aripii în bătaia vântului fără să cadă lateral, folosind eleroanele. Făceam „f… vânt”, ca păsările numite popular aşa, care uneori în zilele de vară sunt văzute stând la punct fix, dând doar uşor din aripi.

Urma ca tractați de automosor să ne desprindem puțin de la sol folosind comanda profundorului, adică să prindem mici aripi de zbor conform zicalei aviatoricești: primul metru-i greu, apoi e zbor Mărgeluiți ca pe ață, așteptam comanda de începere a tragerii cablului pentru derulare de pe tamburul automosorului până la planorul ce ne aștepta sprijinit pe o aripă, când între noi, pe burta făcută de cablu sub propria-i greutate, apar două fuste viu colorate, ca două rufe puse la uscat în vânt pe o sfoară ridicată cu prăjini.

Puiu simte imediat greutatea adăugată, întoarce capul, le vede și poruncitor le strigă:

– Plecați de acolo … Ele nici gând.

Era pe vremea când femeile trebuiau să devină egale cu bărbații, Ilenuțele să devină tractoriste, iar cele două colege ale noastre de la grupa de zbor să participe egal, tovărășește, la efortul comun de întindere a cablului de tractaj. Efortul grupei era colectiv.

– Plecați mă de acolo …, strigă Puiu din nou.

Egalele noastre, aș ...

Fluturau pe cablu în bătaia vântului, gata să își apere cu ghearele și cu dinții dreptul la egalitate, dar și dreptul la cele câteva secunde de zbor. Trăgeai, zburai … Asta era regula.

– Măi fetelor, plecați de acolo! strig și eu. Nu vedeți că nici una peste alta nu ajungeți până la cablu? Plecați de acolo …

Întinse în vârful picioarelor pe poante, ca la balet, li se vedeau formele plăcute ochilor. Dar regulile școlii erau stricte, iar noi prea îndrăgostiți de zbor, pentru a mai avea loc în inimi și de alte iubiri.

Intervenția fermă a instructorului de zbor le-a convins în fine să își desprindă gingașele mânuțe de pe asprimea de fier a împletiturii, care făcea frecvent bășici în palmele noastre, iar câte o sârmuliță oțelită, mai rebelă, ieșită din mănunchi, chiar și înțepături ca de ac.

– Voi nu aveți ce căuta acolo, fetele nu trag la cablu … E clar?

Fetele, ca „tovarășe egale” se simt nedreptățite, se bosumflă, dar până la urmă înțeleg că nu noi ci natura le-a nedreptățit. Instructorul amplifică nedreptatea cu dispoziția:

– Fetele zboară fără să tragă cablul.

Acum noi eram cei nedreptățiți, însă mulțumiți. Ne era mai ușor.

De unde și morala: nu tot ce e drept e și bun!

De la bonturi

Planorul Icar este acea îmbinare din lemn, pânză și sârme, căreia cu nostalgie îi spunem „scândurică”, dar nu uităm că ne-am desprins cu el pentru prima dată de pământ, am atins prima sută de metri din miile de mai târziu și lui îi datorăm primul titlu de pilot.

Bine centrat, putea executa o decolare-aterizare sau zbor în linie dreaptă chiar fără pilot. Ne imaginăm filmul unei astfel de aterizări.

Aflat în zbor, o pală de vânt sau altă cauză necunoscută îl scoate din panta optimă de aterizare. Panta se accentuează spre picare, ca urmare viteza crește iar contactul cu pământul devine puțin mai dur. Supărat pământul îi dă un ghiont, trimițându-l înapoi în aer, acolo unde planorului îi este locul.

Pierzând viteza, se îndreaptă din nou spre pământ, într-o pantă mai dulce. Pământul devine mai îngăduitor, îl respinge mai puțin și tot așa, prin salturi și bonturi, în final planorul nevătămat se așterne pe iarba moale. Când mai pierde din viteză se înclină lateral, sfârșind prin a se opri cu aripa sprijinită de sol.

A fost ceea ce în termeni tehnici numim aterizare cu bonturi.

Dar să revenim la realitate. Planorul nu are sens a zbura fără om. Deci să legăm pe scăunelul planorului pe cineva, și având în vedere că acestea s-au întâmplat prin anii `50, să o legăm pe colega „X”.

„X”, cu silueta ei plină de grație, așezată pe palma de scândurică a planorului, își pune centura de siguranță, e drept cam largă, reglată pe măsura băiatului care a zburat înainte și este gata de decolare.

Tractată de mosor, în pantă de urcare ia înălțime și ajunsă la punctul cunoscut pune Icar-ul la orizontală. Cu un gest delicat, apucă biluța roșie din capătul șnurului care duce până la declanșatorul cablului de tracțiune a mosorului care a ridicat-o și trage.

Ea și „scândurica” rămân liberi în zbor planat.

Vântul îi flutură părul și îi șuieră pe la urechi. Este atentă la șoapta vântului deoarece acesta este vitezometrul planorului.

După virajele făcute la țărușii știuți, ia panta de aterizare vizând „T”-ul, cunoscutul semn făcut din două panouri de pânză albă și care marchează locul unde trebuie să pună patina planorului.

Se pare că virajul trei a fost cam timpuriu şi se găseşte pe panta de aterizare mai sus decât ar fi trebuit.

Planorista împinge de manşă accentuând panta, sporind viteza planorului, neascultând povața vântului vitezometru, care şuierând printre sârmele hobanelor din ce în ce mai ascuțit o avertizează:

– Vezi drăguță! că viteza este prea mare.

Nici Icarul nu se simte prea bine cu această viteză şi caută să mai reducă panta, dar fata are o idee fixă: „T”-ul, marcajul unde trebuie să pună patina planorului la aterizare şi împinge mai mult de manşă.

Pământul simțind ghiontul dur, se înfurie şi ripostează brutal, trimițându-l, cum am mai spus, în aer, unde planorului îi este locul.

Din izbitura cu pământul, Icar-ul ia o pronunțată linie ascendentă amplificată şi de comanda profundorului, comandat de mâna care … Cum fata nu le prea are cu reflexele, trage de manşă când trebuie să împingă şi împinge când trebuie să tragă, adică cum se spune în termeni de pilotaj: „lucrează bontul în contra timp”.

Planorul rămânând din nou în limită cu manşa trasă, o ia din nou spre sol, dar fata îşi aminteşte de manşă şi o împinge iar mult în față, accentuând panta, tocmai bună pentru un nou şi zdravăn bont.

Centura largă, dă voie corpului aruncat în sus, în cădere, să se „proptească” în „manşă” iar capul în lonjeronul din față.

Pilotul, adică fata, a leşinat.

După câteva zile de spitalizare, fata este iarăşi pe picioare, dar este agitată, este frământată de ceva.

Dimineața, la vizita medicală, vrea să îi spună ceva doctorului, dar nu îndrăzneşte. În fine îşi ia inima în dinți şi şopteşte:

– Ştiți, domnule doctor, eu trebuie să mă mărit, şi … o hârtie.

Bătrânul doctor înțelege şi îi scrie pe loc:

Adeverinta

Adeverim prin prezenta ca domnişoara X
a fost fata mare, iar acum este şi mai mare ... fata.

Fac bine, dar nu ca tine ...

Având doar o stea pe epoletul auriu brăzdat de două linii paralele, precum cele de cale ferată, mă opresc şi salut ca la carte, milităreşte, regulamentar, pe cel din fața mea, dar al cărui epolet tot auriu, tot cu o singură stea dar mai mare, nu avea şine.

Încep a mă prezenta cu formula regulamentară tovarăşe gener … când acesta mă opreşte, întinzându-mi o mână cu o palmă puternică, pe care o mai strânsesem cu ani în urmă şi care acum nu mai avea bătăturile şi băşicile de la trasul cablului de tractaj al planorului.

Recunosc vocea care strigase odată la fete: „Plecați mă de acolo” şi care acum mi se adresa:

– Ce faci, mă Costică? **

Încurcat, nu am ştiut pe moment cum să răspund fostului meu coleg la întrebarea lui amicală, jovială. De aceea am murmurat ceva între regulamentar şi prietenesc:

– Fac bine, dar nu ca tine …

Chiar dacă răspunsul meu avea un dram de invidie, sentiment scuzabil omenesc, recunoşteam totuşi calitățile acestui om propulsat de viață acolo unde merita.

Cablul se înfăşura cu repeziciune pe tambur, trăgând cu viteză planorul „Icar” agățat, care cu manşa trasă lua înălțime pentru zborul în tur de pistă, apropiindu-se astfel de verticala automosorului.

Punând planorul la orizontală, elevul-pilot trage cu mâna stângă bilu a roşie pentru a dezăvorî dispozitivul de prindere al cablului de tractaj, urmând ca acesta odată declanşat să cadă liber cu unduiri şi şuierături ca de şarpe pe pământ, iar planorul de la înălțimea atinsă, în zbor planat să-şi facă cunoscutul tur de pistă.

Cablul însă nu se desprinde.

Mai trage o dată cu putere, aproape să rupă leațul triunghiului de lemn pe care era fixată imensa aripă a Icar-ului şi pe care se găsea şi şnurul cu biluța lui roşie a dispozitivului de cuplare a cablului.

Cablul tot nu se desprinde … Sutimile de secundă trec fulgerător.

Planorul depăşeşte rapid verticala mosorului, iar servantul cu o mişcare puternică trage de levierul foarfecei care taie cablul oțelit, rezolvând astfel pentru scurt timp incidentul.

Planorul îşi continuă traseul turului de pistă cu cablul în bot, sfichiuind pământul şi smulgând fire din iarba câmpului de zbor, când, ajungând la lizieră, se încolăceşte în crăcile unui salcâm din pâlcul de pomi care până atunci nu ne oferise decât parfumul florilor sale şi răcoarea umbrei.

Acum devenise un pericol.

La nici o sută de metri înălțime, Icar-ul se înscrie într-un picaj spre pământ pe o curbă obligată de raza lungimii cablului întins.

Stupefiați, aşteptam înfigerea pe verticală în pământ, când vedem cablul căzând, iar planorul redresând la rasul solului şi sub influența vitezei căpătate, luând înălțime, apoi continuându-şi turul de pistă.

Oricine în această situație, în luptă cu fracțiunile de secundă, văzându-se în picaj spre moarte, ar fi tras puternic cu ambele mâini de manşă spre a redresa aparatul.

Acesta este gestul normal în instinctul de conservare al omului.

Dar nu!

Elevul planorist, ne pierzându-se cu firea, judecând fulgerător situația critică în care se afla, dând dovadă de calități deosebite de zburător, a împins de manşă accentuând şi mai mult picajul spre moarte. Manevra a micşorat raza curbei lăsând cablul de tractat lejer. Trăgând din nou bilufa roşie a dispozitivului de dezăvorâre, acesta s-a deschis şi inelul cablului de tractaj s-a desprins.

Nu ştiu dacă purtat pe sus pe umerii noştri după aterizare, râdea pentru că se bucura de viață sau râdea că aşa îi era felul.

Puiu strângându-mi amical mâna, cu acelaşi obişnuit râs sonor a primit şi răspunsul meu vădit încurcat:

– Fac bine, dar nu ca tine …

** *De ce Costică şi nu Mircea?*

Abreviere corcită a numelui meu de familie, căpătat încă de la şcoala de planorism şi pe care îl port şi azi în mediul aviatic.

Hazul este că şi soția mea era apelată la serviciul ei ca Costicuță.
Sucite sunt uneori căile neuronilor minții omului.

Norocosul

Buimac de somn, cât şi sub imboldul fasolei de cazan mâncată la prânz, o luă pe poteca albă, ce totuşi se mai vedea în întunecimea nopții de vară, licuricită de un corn firav de lună.

De electrică în câmpul de zbor de la Gearmata Vii, nici vorbă.

Şi merse şi merse el ca`n aceea poveste, cale de … până simți că nu mai are pământ sub picioare şi că se scufundă bâltâc, bâltâc, în adâncimea gropii cu ...

Se mutase latrina.

Dând din mâini şi din picioare reuşi să se mențină la suprafață, iar zgomotul şi strigătele lui disperate treziră din moțăială santinela de la hangarul cu planoare.

Alarmată, şcoala de planorism, ieşirăm cu toții: care în pantaloni, care în pijamale, care în izmene, cu lămpaşe, cu lumânări, iar cei mai dotați având chiar şi lanterne cu baterii, şi ne adunarăm buluc, roată pe marginea gropii, unde santinela ținea de patul puştii, iar de țeavă cu ambele mâini încleştate, omul disperat, se zbătea amarnic, spre a se menține la suprafață.

Învingând eroic putoarea ce răzbătea radiind prin stratul subțire de pământ afânat cu care fusese acoperită groapa, câțiva colegi mai temerari, în şir indian, ținându-se unul de altul de talie ca-n dansul modern Conga-Conga la modă în acea vreme, au ajuns cu brațele întinse la cel din groapă, l-au apucat zdravăn de mâinile unsuroase şi alunecoase trăgându-l afară, târându-l pe burtă.

Final fericit actul unu – salvatul!

Actul doi – spălatul!

Norocul omului că ştiind să înoate, chiar şi în acea masă mai consistentă, „Norocosul” că aşa i-a rămas porecla, nu sa dus şi cu capul la fund.

Unul dezbrăcându-şi cămaşa îi înveli cu ea capul, apoi gonind fetele, l-au pus să se dezbrace de hainele ude, vâscoase, puturoase.

Rămânând gol puşcă, în răcoarea nopții, l-au dus la fântână spre spălare, dar nu prea aproape, să nu se spurce apa.

Apoi ne-am organizat.

Unii scoteau apa din fântâna cu cumpănă şi o cărau cu găleţile roşii luate de la panoul de pompieri, iar alţii o aruncau asupra „Norocosului”, care nu visase în viaţa lui la aşa o baie, sub raze de lună, asistată public …

După vreo douăzeci de găleţi cu apă, scoase, cărate şi aruncate pe el de la vreo doi metri, pentru a nu ne ajunge în ricoşeul lor stropii de apă murdari, unuia mai isteţ îi dădu prin minte şi a adus utilajul cu pompă şi furtun din dotarea punctului de stins incendii, uşurând astfel munca.

Ce-a urmat nu mai e interesant. Cineva a venit cu nişte prosoape, altul cu un cearşaf şi o pătură cu care au împachetat grijuliu pe bietul om, căruia îi clănţăneau dinţii din gură, de răceala apei de fântână, dar şi de sperietura trasă.

Nu se vorbea inutil şi nici nu se zâmbea. Era o solidaritate tăcută, colegială, ce ne unea, prelungire a amiciţiei de la zbor.

Necazul lui se reflecta pe feţele tuturor.

Actul trei – diverse.

Nu se făcea băşcălie, se căuta să se uite incidentul, chiar dacă colegul nostru era mai toată ziua preocupat de spălătorul încropit în apropierea fântânii cu cumpănă şi alimentat cu apă curată din troaca destinată adăpării vitelor.

Dar a trebuit să treacă mult timp până când mirosul pestilenţial să-i dispară complect şi să accepte să se reîntoarcă alături de noi pe banca de lemn, la masă.

Viaţa revenind la normal, băşcălia, caracteristică celor de 18 ani cât aveam noi pe atunci, putea începe … la care, culmea, răspundea fără supărare, parând gluma pe acelaşi ton:

– Cum o fi înotat, mă? fluture sau bras? întreba unul.

– Hai acolo să te'nvăţ … se oferea el. Sau:

– Norocosule! Luăm un bilet la loterie împreună? Eu pun banii ...

– Ia-ţi singur! Dar întâi … Eu îţi sunt dator doar cu spălatul.

Mâţa în zonă

Probabil că mulţi dintre elevii piloţi din seriile ce ne-au urmat, se vor fi întrebat, de ce pisica aceea frumoasă şi blândă a instructoarei de zbor, devenea brusc nervoasă, se zbătea, mieuna, zgâria şi scuipa la apropierea avionului, chiar dacă în el îi era stăpâna.

Aceasta pentru că nu mulţi au avut amintirile ei de zbor.

Leşinată în cutia de bagaje a avionului Klem-35, întinsă, lată, pisica instructoarei de zbor, mai mult moartă decât vie, mieuna stins la întoarcerea din zona de acrobaţie dublă comandă executată.

Cum ajunsese să zboare? Simplu.

Sandu poreclit voinicul, luptătorul numai muşchi şi oţel, întăriţi şi la luptele de la sala clubului sportiv unde se antrena, iubitorul de pisici, era cel căruia instructoarea îi încredinţa animalul.

El ţinea în braţe pisica atâta timp cât instructoarea era în zbor.

Spre deosebire însă de punctul de „start militar” unde disciplina cazonă îşi face de cap, iar elevii sunt mai aproape de pregătirea de zbor, urmărind în permanenţă conform ordinelor primite decolările şi aterizările sau au preocupări mai intelectuale planificate şi ordonate, la „startul sportiv” elevii piloţi nu prea aveau ce face, iar energia tinereţii trebuia redusă. Hârjoana şi trânta erau pe primul loc. Sandu era mereu dispus a-şi arăta calităţile de luptător.

Provocat la luptă, dăduse pisica în grijă nu ştie cui, care la rândul lui o dăduse nu ştie cui, că la scurta anchetă ce a urmat nu s-a aflat, care la rândul său ca să scape de ea a pus-o alături de instructoare în spatele acesteia, în cutia de bagaje a avionului.

Eu înalt şi slab, preferam a-mi proteja coastele păstrând distanţa.

Dar erau şi unii plini de energie care acceptau provocarea şi pe loc se organiza o întrecere, un concurs de lupte libere, spectaculos.

Normal că tehnica de luptă a lui Sandu îşi spunea cuvântul şi adversarii, unul după altul erau la pământ, în veselia generală.

Nu departe, ciobanul unul mic şi îndesat, privea şi râdea o dată cu noi la întrecerea sfârşită. Toţi adversarii fuseseră puşi la pământ.

Voinicul nu mai avea adversar. Deodată, îl auzim pe cioban:

– D`apăi, nu ti lupţi şi cu mini?

Sandu se face că nu aude. Cum să se lupte el elevul de la şcoala de piloţi, el elevul de la şcoala de lupte din Bucureşti, cu un cioban?

– Dară nu ti lupţi şi cu mini? Întreabă din nou tânărul cioban.

Noi încetând râsul, ne uitam de la unul la altul aşteptând.

Voinicul nu are încotro şi pentru a nu se face de ruşine acceptă, mai ales că ciobanul, noul adversar, mic şi îndesat cum era, de-abia îi ajungea până la umăr. Diferenţa fizică şi de pregătire sportivă ne dădea clar imaginea celui care în următoarele clipe va fi la pământ.

Faţă în faţă, luptătorii se pândeau. Cel înalt întinde mâinile, căutând să-l înlănţuie de brâu pe cel scund, dar acesta sărind scurt, ca o capră, scapă. O piedică dibace şi trăgând piciorul, ajutat şi de un umăr pus în stomacul celuilalt, îl trânteşte pe voinic pe spate, în fund.

Caraghios stil. Se vedea cât de colo că nu ştia să se lupte.

– Hă! hă! hă! … Te-a pus în fund.

Surprins de trânteală, voinicul se ridică reluând lupta, îndârjit şi hotărât să fie mai atent.

Din nou faţă în faţă caută să-i aplice una din figurile de atac, de prindere în croşeu, învăţată la sală şi pe care o stăpânea foarte bine. Figură folosită în situaţii dificile şi cu care pe mulţi i-a pus pe spate.

Ciobanul printr-o mişcare caraghioasă, sărind iar se eschivează. Îl prinde pe voinic de glezne şi cu capul între genunchii lui, trăgând, îl seceră şi îl pune din nou pe voinic la pământ, în fund.

Hărmălaia este întrerpută de avionul care se apropia de punctul de start, pentru a se schimba elevul ce urma la zonă.

Decolat, lupta poate reîncepe.

Galeria, desigur era de partea omului nostru.

– Prinde-l mă de sus! Prinde-l de jos! Urmau sfaturile noastre de chibiţi cunoscători în ale luptei drepte, dar ciobanul mai iute, îl pune pe voinic din nou în fund.

Desigur că victoria nu a putut fi a ciobanului din două motive:

1. Nu a aplicat tehnicile recunoscute de „luptă dreaptă”.

2.Voinicul nu a fost pus cu umerii la pământ, aşa cum prevede regulamentul de specialitate.

Deci, voinicul nostru a câştigat …

Iar mâţa bora în zonă.

Amintiri din divizie

Divizia alcătuia ceea ce de obicei ceilalţi elevi numeau clasă.

Divizia era dotată cu mese ce aveau sertare glisante, scaune, tablă, cretă şi tot ce trebuia pentru învăţat despre avioane, lonjeroane, eleroane, bombe, misiuni de vânătoare şi atac la sol cu avioane.

În divizie se găseau cei 37 de elevi silitori, nevoie mare şi care aşteptau cu nerăbdare primăvara, când ies bobocii … la zbor.

Tineri cu tulee, alţii cu barbă pe care o rădeau la o săptămână, numai Teo care o avea cea mai mare, barba zic, nu o rădea. Cu o răbdare greu de imaginat, cât era ora de lungă şi ziua plină de ore, cu o pensetă şi o oglinjoară în faţă smulgea fir cu fir negru din barbă, cu rădăcină cu tot, credea el. Trecuse bine de o jumătate de săptămână şi de barbă, până când băgă de seamă munca în zadar. La urechea de unde începuse treaba, tuleii erau şi mai negrii şi mai groşi.

Cu ochii mari, rotunzi, cum se spune popular beliţi, privea ţintă la profesorul care parcă numai pentru el preda lecţia în ziua aceea. Elevul nici nu clipea, aşa era de atent. Profesorul se deplasează la tablă şi cu creta în mână continuă să-i demonstreze cele afirmate. Elevul nu îl urmăreşte cu privirea şi continuă a se uita în vechiul loc.

Profesorul contrariat, vine în faţa elevului care era în prima bancă şi par a se privi ţintă în ochi reciproc. Elevul nici nu clipeşte. Profesorul, cu creta în dreptul ochilor elevului, o mişcă de câteva ori dreapta, stânga. Elevul nimic, priveşte fix undeva spre plus infinit.

Profesorul, în aşteptarea şi liniştea aşternută, dintr-o dată tună:

– Scoală nesimţitule!

– Tov-domn profesor. Nu dormea … Era hipnotizat.

Dumneavoastră l-aţi hipnotizat cu explicaţiile şi demonstraţiile acelea greu de înţeles despre legile `ntâia şi a doua a lui Kirchhoff. Trebuia să bateţi scurt din palme, ca la circ şi se trezea … Dar aşa? Dacă făcea băiatu` un preinfarct, apoi în avion şi un infarct? Nu era păcat ca pentru o „lege” neînţeleasă să pierdem un avion şi un om?

După amiaza aveam meditație la divizie, adică aşa numita clasă.

Mesele cu blaturi drepte pentru doi elevi aşezați „cot în cot”, cu două sertare mari şi încăpătoare ce alunecau relativ uşor pe ghidul lor de lemn dacă erau împinse şi trase de la centrul lor, altfel se blocau.

Uneori când materiile pentru a doua zi erau grele, ne făceam programul de seară şi până când trompetistul ne cânta liniştitorul cânt de noapte bună stingerea, cum eram îmbrăcați de culcare, în cămeşi sau pijamale, ne duceam în divizie unde mai învățam câte ceva.

Într-o seară, tocmai sunase goarna şi ne pregăteam să mergem la culcare, înainte ca plantonul de serviciu să apuce să stingă lumina, când un coleg ceva mai înalt de statură, scoase un strigăt groaznic urmat de un muget continu de auuu … , precum o vită la tăiere.

Nedumeriți, ne uitam spre el cum stătea în fața mesei, într-o poziție dreaptă, uşor lăsat pe spate şi cu mâinile pe sertarul pe care încerca să-l deschidă şi nu reuşea.

– Ce-i? … Ce ai pățit? întreabă cineva.

Omul gemea şi nu putea să răspundă, arătând cu degetul sertarul.

În fine, unul mai deştept pricepe şi îi sare imediat în ajutor, trăgând cu putere de sertarul blocat. Omul cade pe scaun, sfârşit.

Tontul din fața lui de-abea acum pricepe şi începe să chicotească:

– Hi! hi! hi! … şi-a prins c . . . le`n sertar.

Cu origine socială „sănătoasă”, uşor intrai în acei ani în armată, dar şi tare greu ieşeai dacă nu îți plăcea cătănia. Şi cui îi plăcea?

Ieşeai doar dacă demonstrai că nu eşti zdravăn la minte sau din contră că eşti prea zdravăn, depinde cum se privea politic problema.

Înşiruiți pe grupe la intrarea ordonată în clasă, primi pătrunşi aud o puternică comandă de „drepți” care îi face reflex, să se oprească. Apoi constată că această comandă nu era adresată lor ci celor şapte membrii ai prezidiului CC-PCR aliniați sfoară în tablouri pe perete. Elevul ce dăduse comanda aflat în mijlocul clasei, se întoarce pe călcâie regulamentar şi raportează tabloului aflat pe celălalt perete:

– Tovarăşe Stalin! Comitetul Central al Partidului ... este gata pentru construirea socialismului în Republica ... Raportează elev ...

Nu cunosc dacă elevul a ajuns acasă, cum dorea sau la balamuc.

De ştie cineva, poate îmi spune şi mie ...

În război, când inamicul este puternic fortificat pe malul unui râu, este foarte greu să forțezi şi să treci acel râu.

În zeci sau sute de bărci pionereşti, soldații vâslesc cu putere şi cu tot efortul lor, spre a ajunge cât mai repede pe celălalt mal, unde lupta chiar dacă este corp la corp, este luptă dreaptă, cu şanse egale şi nu țintă expusă, cum sunt acum masați ciorchine în bărcile de asalt.

Focul „ciocanelor de foc” ale artileriei proprii, aflată undeva în spate, mătură malul advers în sprijinul acțiunii atacanților.

Avioanele aviației de asalt, înlănțuite unul după altul în carusel, mitraliază şi bombardează şi ele tranşeele apărătorilor duşmani.

Inamicul totuşi reacționează şi din cazemate şi tranşee, cu tunuri în tragere directă şi cu mitraliere, mătură luciul apei, lovind în bărcile ce se apropie. Cu cât sunt mai aproape, cu atât precizia tirului lor face mai multe victime în rîndurile atacatorilor. Dar numărul mare, copleşitor, de soldați din bărcile de atac nu poate fi răpus şi cei ce cu noroc scapă, pun piciorul pe malul advers creând un „cap de pod”.

Începe lupta corp la corp cu cei din tranşee, anihilarea celor din cazemate cu grenade aruncate prin ambrazuri sau acoperirea lor cu foi de cort sau alte foi vegetale, ca să nu mai vadă infernul de afară.

Se lărgeşte capul de pod. Lupta e îndârjită. Inamicul şi-a trimis rezervele la atac, presând flancul stâng. Poate mai are şi alte rezerve pregătite pe teritoriul lui. Nu ştim. Pierderile noastre sunt foarte mari. Trebuie să băgăm şi noi rezervele în luptă sau să ne retragem.

– Ce facem? Întreabă profesorul de tactică, terminând expunerea. Cedăm sau nu cedăm capul de pod? Ce ziceți?

Încep discuțiile. Păreri pro şi contra ne înfierbântă. Ne împărțim în două tabere şi începem o luptă contradictorie, trăgând cu rafale de argumente unii în alții. Nu avem timp să scoatem şi rezervele că sună clopoțelul. Ora s-a terminat. Profesorul încheie discuția spunând:

– Ridicați-vă în picioare cei ce ziceți că nu cedați capul de pod.

Se ridică mai mulți, printre care şi eu.

Colegul meu de bancă, care tot timpul orei a stat liniştit, moțăind, crezând că s-a terminat ora se ridică şi el conform obiceiului militar.

Profesorul pe rând ne pune note în catalog: zece, zece, zece …

– De ce mi-a pus nota zece? Mă întreabă colegul de bancă.

– De nesimțire colega, că dormişi cu capul pe … „cap de pod”.

Neagu şi-a pierdut briceagul

Nu cred să fi existat aviator român care să îşi fi tocit coatele pe băncile şcolilor de la Tecuci sau Focşani, care să nu fi auzit măcar o singură dată despre elevul Neagu, care şi-a pierdut briceagu ...

Poate nici nu mi-aş fi amintit de aceste de pomină cuvinte, dacă acum, la peste o jumătate de veac, nu le-aş fi auzit pronunțate din nou de către acest fost elev aviator, azi la pensie, comandor.

Autobuzul ce transporta de la gara Buzău la aerodromul Boboc invitații veniți la agapa colegială a promoției 1950, opreşte în centrul oraşului pentru a-i lua şi pe localnici. Strângeri de mâini, pupături, amicale înjurături, ca la astfel de ocazii.

Unul dintre cei urcați aici, mai volubil, ca să nu spun gălăgios, cu gura până la urechi tot într-un râs, îi ia cu strângeri de mâini şi la pupat, de la primul, cel de lângă şofer şi până la ultimul.

Mă pup şi eu cu el, cu toate că nu fac parte din promoția lor, în timp ce îmi scanez memoria, întrebându-mă, cine Dumnezeu o fi ăsta, când îl aud pe unul din spatele meu întrebând:

– Măi Neagu, ți-ai găsit briceagu …?

Întreb pe cel de lângă mine, care întâmplător era cunoscutul scriitor militar, comandorul Ion Clenciu:

– Domnule: „Că Neagu şi-a pierdut briceagu” ştie tot aviatorul, dar de ce au rămas cuvintele astea de pomină?

Şi pentru a nu rămâne numai de pomină, l-am rugat să mi le aştearnă pe hârtie pentru a le insera în carte.

Amintiri din Şcoala militară

Amintirile Comandorului Ion Clenciu

Tecuci, primăvara lui 1949.

Dialog între mucalitul elev Neagu Stan şi căpitanul Jecu Vasile, comandantul grupului de elevi piloți, petrecut la apelul de dimineață, în fața celor trei escadrile cu un efectiv de peste 300 de elevi.

N.S. (retras) – Să trăiți, don căpitan!
Sunt elevul Neagu Stan,
Mi-au furat briceagul!

J.V. (retoric) S-au furat cetăți, imperii cu vistieriile lor!
S-au răpit prințese, împărătese!
Şi dumneata te plângi că ți-au furat briceagul?
M-ai înțeles, dom`elev?

N.S. (moale) Ce să înțeleg do`n căpitan?

J.V. (didact) Briceagul dumitale n-a fost furat dom` elev.
El ți-a fost răpit. R ă ă ă pit … dom` elev.
Înțelesu-m-ai?

N.S.(luminat) Acum am înțeles don`căpitan!
Dar cum să-l r ă ă ă p e s c înapoi?

J.V.(ordin ?) Furându-l. Fu-rân-dul, … dom` elev.

Întreaga adunare de pe platou hohotea în râs, numai căpitanul şi elevul au rămas împietriți privindu-se în ochii. Apoi au început şi ei să râdă, eliberați din încleştarea savurosului dialog.

Da! Ei mai trăiesc … Acum când se revăd, se întâmpină pufnind în râsul aducerilor aminte şi reiau neuitatul dialog.

Tecuci, iarna …

Dimineața zilei de 15 decembrie 1948.

Tecuci, leagănul aviației româneşti.

În mijlocul târgului, oborul de vite cu grămezi mari de bălegar.

Elevul Neagu Stan, tăind pe potecă drumul de la gară spre Şcoala militară de aviație, este nevoit să le ocolească, ținându-şi cu mâna nasul. Revoltat, povesteşte colegului de bancă, adică subsemnatului.

Peste două săptămâni, la prima învoire în oraş, are surpriza să citească la Gazeta de stradă din fața primăriei urbei următoarea:

PROCLAMAȚIE

Vrem s-audă tot Tecuciul:
Noi, mai marii târgului
Proclamăm ca SACRU bâlciul
Din buricul burgului.

Şi cu dreptul de la sine,
Noi dăm bâlciului local
Rangul ce i se cuvine.
„IARMAROC NAȚIONAL”

Ridicăm la rang de NOBILI
Purtători de şa, de jug,
De zgardă, de zurgălăi,
De samar şi de belciug!

Ființele cu coada-n jos,
Ori cu „frunza”dezgolită,
Sunt şi ele proclamate
COPITATE DE ELITĂ!

Şi ca semn al noii ERE,
Cei ce pasc sau vor rizomi,
Râmători, rumegătoare …
Sunt, de astăzi, GENTILOMI!

Nechezatul, behăitul …
Nu mai sunt prohibitive,
Jugul, şaua şi samarul
Vor fi “munci facultative”

Epitete: „vacă”; „scroafă”;
„Țap”, „măgar” sau „dobitoc”
Vor fi titluri de noblețe,
Purtătoare de noroc.

Desființăm şi bici şi hățuri,
Zalhanalele, dârvala
Şi veriga-n nas la taur,
Şi belciugul şi zăbala.

Şi-nființăm haremuri pentru
Armăsari şi tăurei,
Ca să „le” nu când vor ele,
Ci atuncia când vor ei!

Porcilor ce ne rugară
Ca, din loc, să nu urnim
Bălegarul care pute,
Le răspundem: „AFERIM!”

Vrem să ştie toți bipezii
Că, de azi, ei sunt VASALII!
Şi-n finalu acestui zapis,
Semnăm noi.
MACROCEFALII.

Elev Ion Clenciu
Tecuci 1948

Epilog: autorul proclamației, amenințat de notabilitățile oraşului, supărate foc, nu a mai ieşit din şcoală, în învoire, decât în primăvară. Între timp, târgul de vite şi bălegarul dispăruseră, iar în loc a apărut un frumos parc, ce şi astăzi este emblema şi mândria oraşului.

Faza întâia din „boala” zborului

Avionul IAR-813, reuşită creație al renumitului şi regretatului constructor român de avioane, inginerul Radu Manicatide, era în dotarea scolilor de pilotaj ale aviației militare, ca avion de faza întâia.

Cu cabina lui largă, luminoasă, cu posibilitatea unei vizibilități excelente spre spațiul aerian, şi comenzi comod accesibile, era uşor de pilotat formând totuşi mâna de zburător şi nu ne-a fost prea greu nouă celor ce am zburat la sportivă şi eram brevetați pe diferite tipuri de avioane, să ieşim la simplă comandă şi pe acest aparat.

Totul în pilotaj este crearea deprinderilor şi formarea reflexelor.

Pilotul, elev sau nu, cât timp învață nu face altceva decât să îşi creeze aceste deprinderi, să le dezvolte, să le fixeze prin antrenament, până când ajunge la un asemenea grad de însuşire încât devin reflexe.

În timpul virajului, ochii pilotului învățăcel sunt pe indicatorul de viraj şi glisadă controlând rotirea corectă a avionului la unghiul de înclinare dat şi dacă nu cumva aparatul glisează (alunecă) pe plan spre interiorul sau exteriorul înclinării. Ochii îi trec la variometru văzând dacă pierde sau câştigă înălțime. Mai controlează viteza dacă rămâne constantă şi busola – înşelătoarea busolă, cu inerția ei – care îi spune când să dea comanda de ieşire din viraj pe direcția propusă.

Şi câte sunt pe unitatea de timp, pe secundă. Ai în atenție unul, uiți altul. Îl ai pe celălalt, îl uiți pe primul. Senzația îți este că nu vei putea niciodată să le controlezi pe toate şi să execuți un viraj corect.

Dar învățatul devine deprindere, urmărirea aparatelor începe să se facă automat, fără efort de gândire, şi virajul ajunge a se executa fără a mai privi aparatele de bord deoarece corpul – fundul – organul de simț şi legătură al pilotului cu avionul, începe să simtă virajul.

Avionul de faza întâia tocmai asta urmărea, crearea deprinderilor primare pentru trecerea pe tipuri de avioane mai grele în pilotare.

Cabina spațioasă mai avea avantajul că locurile de pilotaj ne mai fiind în tandem ca la vechile avioane ci alăturate „cot la cot”, se crea

o legătură directă instructor – elev, uşurând observarea şi instruirea.

Ca şi la conducerea auto când instructorul întreabă:

– Domnişoară, iubitul dumitale este voinic ... aşa-i?

– Nu. De ce?

– Păi! după cum strângi dumneata covrigul, aşa pare să fie. Apoi îi spune să ia mâinile de pe volan, demonstrându-i că nu se întâmplă nimic, maşina deviind cu greu de la traseu. Dar e recomandabil totuşi să ţii mâinile pe volan, că nu ştii când se iveşte o groapă, un biciclist, un om beat, sau şi mai rău, un poliţst. Ori în faţa avionului o barză, o cioară sau alt obiect zburător, aflat în spaţiul aerian nemărginit, spaţiu ce trebuieşte în permanenţă a fi supravegheat de către pilot.

Acum, după 50 de ani de la instruirea pe acest avion, întâlnindu-l ocazional pe renumitul inginer proiectant şi constructor al acestui aparat, m-am prezentat:

– Sunt unul dintre sutele de elevi piloţi formaţi pe acest avion.

La care venerabilul mi-a mulţumit zâmbind. Apoi am continuat:

– Dar avionul dumneavoastră are un mare defect de proiectare şi construcţie. Are burta în jos, trebuia construit cu burta în sus …

Nu ştiu dacă a auzit observaţia mea de mare importanţă tehnică, – este adevărat cam tardivă – pentru că, luat de braţ de o personalitate, a fost condus altundeva, iar eu am rămas cu vorba-n gură.

După zbor, la curăţirea avionului, pe rând câte doi sub burtă, cu găleata cu apă şi săpun, ghemuiţi pe vine cu faţa în sus, frecam de zor mizeria şi uleiul lipicios aruncat de motor pe tabla dintre planuri şi pe pânza fuzelajului până la bechie. Apa cu săpun murdară, se scurgea pe faţă, pe gât, şi neapărat în ochi. Din mâna cu şomoiogul, apa rece, unsuroasă, se prelingea până la cot. Ce mai, o mizerie ce trebuia spălată printr-un procedeu tot „de mizerie” ce nu putea crea niciodată, cum zic, deprindere.

A încercat unul mai isteţ într-o zi, la aterizare, să ne uşureze munca la aşa numita „asistenţă tehnică” adică şmotruială, ce se făcea după terminarea zborului, punând avionul „ţuţ”, vertical, proptit în elice. După câteva secunde de balans, din poziţia cunoscută din fizică sub denumirea de instabil, a trecut în poziţia stabil, adică a căzut pe roţi şi pe bechie, având şi elicea mult mai stabilă, ruptă, înfiptă în pământ.

Câte nu se întâmplă în şcoală

Multe şi ciudate lucruri se mai petrec pe un aerodrom şcoală.

Nu-i greu să umfli un cauciuc auto de la un tub cu aer aflat la 120 atmosfere presiune, dacă ştii cum. Deschizi şi reglezi robinetul uşor cu mâna dreaptă, iar cu degetul arătător al mâini stângi obturezi ieşirea presiunii din furtun controlând obţinerea unui jet convenabil, după care pui furtunul acolo unde ai nevoie.

Şoferul unui camion, pripăşit pe aerodrom, a vrut să profite de ocazie să îşi umfle cauciucurile. A pus furtunul pe ventil şi a deschis la maxim robinetul. Cele 120 de atmosfere a făcut praf cauciucul iar el a ajuns la spital cu coastele rupte.

Morala: Nu te băga unde nu te pricepi.

Dar „muta” se pricepea.

Crescută pe lângă aerodrom, învăţată cu elevii, bine făcută chiar frumoasă, nu trecea cu mult de vîrsta noastră.

Într-o zi o vedem pe mută printre avioanele din faţa hangarului – unde noi dezbrăcaţi până la brâu trebăluiam la toaleta avioanelor – trecând din elev în elev, pe toţi întrebând şi la toţi zicând:

– Hâ! … având mâna dreaptă îndoită din cot, cu pumnul strâns şi cu mâna stângă peste cea dreaptă, într-un gest simbolic masculin, după care cu amândouă palmele îndreptate spre cer întreba:

– Hî? hî? h ... ceeace era uşor de înţeles: „Rangă” unde este?

Colegul cu pricina văzând-o de departe venind, se topise … pentru că schimbase reperul.

Ce-i reperul?

La decolare, o dată cu creşterea turajului şi rotaţiei elicei avionul este tras de bot în furătură pe partea rotaţiei. Pentru a ţine avionul în linie dreaptă se foloseşte un reper de pe marginea aerodromului.

Reperul nostru la decolare era vizibila „Casă albă”. Noaptea, chiar dacă nu mai era văzută albă „Casa albă” rămânea tot un reper, acolo locuind şi „trei fete cucurvete”, motiv de ciocniri şi pumni între elevii aviatori şi elevii marinari. Alte arme nu contau la Galaţi.

Chiar dacă victoria în luptele de noapte nu era întotdeauna a

noastră, răzbunarea şi revanşa veneau uneori ziua.

În palier pronunțat la decolare cu IAR-813 treceam pe deasupra grupelor de elevi marinari aflați la instrucție pe marginea aerodromului, ajutându-i să se instruiască temeinic, executând trânteli cu burțile la pământ conform comenzii regulamentare atât de cunoscute şi agreate de toți militarii „ aviație inamică”. Iar noi … eram inamicul.

Satisfacția era deplină chiar dacă cei de jos nu erau aceiaşi cu cei din cursul nopții. Era vorba de supremația culorii armei.

Vara în zilele calde, ca să nu prindem curenții de aer, termica, scuturăturile, ne sculam cu noaptea-n cap şi începeam zborul foarte devreme, pe răcoare. Primeam de cu seară prognoza meteo, dată de organele noastre de specialitate, ca să ştim cum să dormim.

Prognoza era dublată şi de cea a bătrânului cioban de pe marginea aerodromului, în care nu ştiu de ce, aveam mai multă încredere.

– Cum e timpul mâine tataie?

Nea Gheorghe se uita înspre Măgura Buzăului, spre apus, preț de un minut-două, ca să ne facă să aşteptăm, probabil ca să îşi dea mai multă importanță, apoi grăia sfătos:

– Sculați-vă devreme copii, mâine-i zi de zbor. Sau:

– Dormiți băieți, mâine plouă.

Şi nu țin minte să ne fi înşelat vreodată.

Ca şi acestea …

Deşi era uşor de pilotat, IAR-813 era totuşi avion şi cerea atenție şi mai ales disciplină, lucru cam rar întâlnit în acei ani de început ai noii aviații româneşti. Preluam de la vechea aviație poveştile despre curajul piloților dar şi despre trecerea pe sub podul de la Cernavodă.

Din indisciplină, la rasul solului, razmutând o batoză de treierat aflată pe câmp, s-a înapoiat la aerodrom cu drapelul tricolor înfipt cu cele două cuie cu care fusese fixat pe marginea de sus a batozei, de astă dată pătrunse în eleronul planului drept al aparatului.

La drumul de căruță de pe marginea aerodromului avionul în pantă de aterizare avea de obicei o înălțime destul de mare.

Dar când soarta a adus în acelaşi loc şi în acelaşi timp un căruțaş cu sticla în mână, călare pe un butoi plin cu vin, beat turtă, chiuind fericit şi un pilot ce s-a lăsat incitat şi l-a ochit pe cel fericit, urmarea a fost moartea celui mort de beat, iar pentru celălalt, puşcăria.

Razmutând grupul de femei aflat la prăşit de porumb pe tarla, pilotul nu s-a gândit că una dintre ele va ridica sapa sus, atât de sus, încât lovită de roata avionului, sapa se va întoarce cu tăişul în capul femeii, omorând-o pe loc. Tristețea evenimentului a fost că pilotul cu care doi ani mâncasem la aceeaşi masă şi-a ratat cariera aviatică.

În zonă, în vria de exercițiu, elevului neatent i-a sărit piciorul din cureluşa de siguranță şi a intrat între cele două pedale ale palonierului blocându-l. Instructorul nu a mai putut aduce palonierul la mijloc şi a tot izbit disperat cu piciorul său pedala până a rupt tendonul de la piciorul elevului. Aşa a stabilit comisia de anchetă a evenimentului.

Cu roțile la rasul apei razmutând lacul, probabil luciul apei le-a luat ochii şi nu au văzut decât în ultimul moment linia telefonică ce traversa lacul. Au tras de manşe să sară peste ea. Prea târziu. Roțile au fost prinse de firele de sârmă care înainte de a se rupe au tras roțile înapoi, creând un cuplu, care au direcționat botul avionului spre apă, ducând la capotarea avionului în lacul nu prea adânc.

Bravada şi prostia au făcut şi ele multe accidente.

Instructorul tânăr, nu cu mulți ani peste ai mei, mă duce într-un raid de instrucție, pe prima latură înşurubându-se ca un tirbuşon, numai în tonouri, nețin ând seama de antrenamentul meu de zbor, făcându-mă ca mult timp după aceea să nu suport să execut tonouri.

Dar nici ca instructorul care demonstrând elevului vria spunea:

– Tragem în limită … dăm manşe şi picior … Iar când avionul avea tendința să sară, ducea repede comenzile la mijloc spunând: Dar noi nu-l lăsăm … Expresie „de curaj”, rămasă de pomină în aviație

Pilot, „mână” şi „fund”

Prin trecerea noastră pe noul tip de avion, pe Nardi, s-a terminat. Aici trebuia să ai „mână” trebuia să ai „fund” **.

Avion de faza a doua a cărei supradenumire de „sicriu zburător” ne dădea fiori, mai ales când priveam vechi fotografii unde îl vedeam ba întors pe spate, ba încălecat unul peste altul, ca la târlă. Uneori ascultam de la instructorii noştri poveşti despre cum „sare” el atunci când îl bruschezi în comenzi şi când „ceva” nu îi convine. Acel „ceva” ne timora, dar nu ne-a împiedicat să ne apucăm de treabă.

Zi de start obişnuită.

Ieşirile la zbor în simplă comandă sunt din ce în ce mai multe. Începem să ne deprindem şi să stăpânim Nardi-ul.

Avioanele sunt înşiruite ordonat în tur de pistă. Trec unele după altele prin decolare-aterizare, numărate de cel cu evidenţa, ca bilele dintr-un colier de mătănii aflat în mâna credinciosului.

Ca elevi piloţi dublişti sau simplişti, urmărim atenţi cu privirea decolările şi aterizările avioanelor, aşteptându-ne răbdători rândul. Le urmărim pentru că aşa avem ordin, pentru a învăţa câte ceva din greşelile celor care se găsesc în zbor şi mai ales pentru că nu avem altceva mai bun de făcut până când ne vine fiecăruia rândul.

Cel care vine acum la aterizare este de curând simplist pe Nardi. A făcut 3 ture de pistă şi acum este la al 4-lea şi ultimul pentru azi. Este prea „sus” pentru a se înscrie pe o pantă normală de aterizare şi a pune roţile aşa cum trebuie la „T-eu”. Se vede că s-a grăbit şi a executat virajul trei înainte de a ajunge cu planul avionului la „ţăruş”.

Ce-i ţăruşul?

Priviţi oaia legată cu o sfoară de gât, iar celălalt capăt este legat de o bucată de lemn, ţăruşul înfipt în pământ. Ce face? Vrea să zburde, să alerge liberă, dar sfoara nu o lasă şi o obligă să meargă, să se rotească pe o rază egală cu lungimea sforii.

** *Noţiuni figurative: Mână = aptitudini de pilotare*
Fund = a simţi avionul cu corpul

Ţăruşul în aviaţie este la fel. O casă, un drum, un pom izolat, o fântână, le vizezi ca ţăruş, reper de începere a virajului. Nu fixezi ca ţăruş maşina de pe şosea sau trenul în mişcare.

Când elevul ajunge vizual cu vârful planului la ţăruş, ca şi oaia începe rotirea, adică virajul. Nu respectă ţăruşul, nu „ies” elementele pantei de aterizare şi urmarea este ca mai jos.

În mod normal venind „lung”, adică prea sus faţa de aerodrom, cu o pantă de coborâre vădit prea accentuată, ar fi trebuit să rateze aterizarea, să ia înălţime şi repetând turul de pistă să fie mai atent la „ţăruş”. Dar el nu! A insistat să aterizeze şi să pună roţile la T-eu.

Nici „observatorul”, cel de la start, nu a sesizat panta accentuată a avionului şi nu i-a făcut semnalul cu fanionul: „ordin de ratare”.

Îl urmărim cu atenţie. Forţând aterizarea la „T-eu” accentuează panta de coborâre mărind astfel mult viteza avionului. Pământul se apropie cu repeziciune. Precipitat, învăţăcelul smuceşte de manşă.

Nardi-ul atâta aştepta …

Ca un cal nărăvaş, supărat pe călătreţul ce trage cu brutalitate de hăţuri, avionul buşind pământul, sare într-un mare bont şi cabrează aproape vertical, arătându-şi burta de la roţi până la bechie.

Sub privirile noastre speriate, uluite, mute, avionul se înclină pe planul drept, se propteşte cu el în sol şi având încă viteză destul de mare se transformă într-o uriaşă roată imaginară cu patru spiţe. Sare pe elice, pe planul stâng, apoi pe ampenaj şi îşi continuă această rotire nebună, ca o cutie de chibrituri aruncată în joacă pe muchie. Una, două, trei … interminabile rotiri.

Când pierde din viteză, avionul rămâne preţ de câteva clipe în coadă, suspendat de cer, nehotărât dacă să cadă pe roţi sau pe spate.

Aşteptam înfriguraţi deznodământul ca la aruncarea cu banul: Cap sau pajură. Ce va fi „plătit” sau „luat”?

În sfârşit se hotărăşte şi cade pe plătit nu pe luat.

Se vede că nu vrea să IA viaţa pilotului. Cel puţin nu a acestuia, poate a altuia, altă dată, cine ştie?!

Acum înţelegem porecla, faima de „sicriu zburător”.

Mai târziu însă după „cernerea” ieşirii la simplă comandă în zbor vom înţelege şi ce a vrut să spună instructorul prin cuvintele:

– Cine are „fund” şi „mână” zboară Nardi-ul!

După ceva ani fiind la ATNA şi vrând să merg „hipo” la Stația de Radioaducere Îndepărtată, m-am urcat pe un cal.

Animalul, cal de călărie provenit din grajdurile regale, obişnuit să fie încălecat, în loc să se îndrepte pe drumul pe care îl mânam eu trăgând din răsputeri cu ambele mâini de hățuri, o ia în galop spre grajd, intrând în el şi lăsându-mă pe mine călăreț, afară proiectat deasupra uşii, spânzurat de o bârnă de care cu greu m-am agățat.

Să nu omori în bătaie animalul? Furios scot calul afară din grajd, iau o joardă şi mă pregătesc să îmi descarc nervii pe animal.

Un coleg mai în vârstă, mai mare în grad şi funcție, pripăşit nu ştiu cum prin noua armată populară, fost ofițer în garda regală, unul din cei obişnuiți a avea o ținută fizică dreaptă, reprezentant a ceea ce mai rămăsese din ofițerimea vechii armate române, specimen rar, de origine cavalerist ajuns acum în „aviație”, îmi ia brutal joarda din mână printr-o atitudine vădit nemulțumită şi dură.

Instinctiv mă feresc simțind că vrea să-mi tragă un şut undeva în spate şi o înjurătură în față. Tac, evitând astfel o confruntare directă cu această istorică rămăşiță a regimului „burghezo-moşieresc” de proveniență regală.

Se urcă pe cal şi începe o demonstrație de echitație ca la circ, în fața mulțimii de ofițeri şi soldați gură-cască adunați între timp.

Ținând hățurile numai cu două degete, arătătorul şi cel mic de la mâna dreaptă, călărețul face calul să meargă înainte, înapoi, la dreapta şi la stânga, să danseze, să valseze, iar după câteva minute de asemenea demonstrații şi exchibiții, se duce şi întoarce venind în viteză, în galop, şi brusc se opreşte în fața mea, care înlemnisem, cabrând calul aproape vertical, care în acest fel îmi arată burta, şi ce mai avea el sub burta lui de armăsar. Toate spre satisfacția publicului care entuziasmat admira şi aplauda cât şi spre ruşinea mea.

Coborând de pe cal, individul parcă ar fi fost instructorul meu de la Nardi şi ar fi vrut să-mi spună: Cine are „fund” şi „mână” călăreşte cine nu … merge pe jos.

Dar în loc de asta, satisfăcut probabil de demonstrația făcută şi aplauzele culese, zâmbind amabil îmi spune:

– Învață domnule-tovarăş să călăreşti, calul ştie să fie călărit.

Şi am învățat.

Terminând instrucția pe avionul Nardi ne-am dat seama că acesta este întradevăr un sicriu zburător, dar numai pentru acei care nu au aptitudini de pilotaj şi reflexe de pilot. Pentru ceilalți însă a fost un extraordinar avion de formare ca viitori piloți militari.

Ca urmare, s-a produs în viața noastră de elevi zburători o primă şi ironică departajare, care ne-a direcționat apoi tot restul vieții. Ca şi în sportul cu mingea, cei „iuți” la fotbal, cei „grei” la rugbi.

Cei buni, cu aptitudini de piloți de vânătoare, au trecut să zboare avioane mai grele, mai pretențioase în pilotaj ca Iak-11 şi în unități la: Caransebeş, Gearmata, Cocargeaua, Ianca, Kogălniceanu, etc. reactorul, Mig-15 cât şi restul de subsonice şi supersonice din dotare, brăzdând în zbor lungul latul şi înaltul acestei minunate țări.

Cei cu reflexe mai lente au trecut pe avioane bimotoare, în şcoală, pe Foke…, numite de noi ceştilalți „cotețe”, apoi de pe Băneasa şi Otopeni … la Paris, Frankfurt, Roma, New-York, Tokio, Cambera şi pe unde or mai fi apucat pe acest mic şi rotund pământ.

Parafrazând lozincile fostului „tovarăş” Stalin:

Noi … cât mai sus şi cât mai repede.

Ei … cât mai departe.

Fiecare cu soarta lui.

Peste ani, salutând regulamentar pe colegul meu de promoție, ocazional întâlnit, sub motiv că avea cu două stele mari mai mult ca mine, îl văd că mă ia în brațe, mă sărută entuziasmat de revedere şi cu o sinceritate dezarmantă îmi spune:

– Mă Costică! Ştii că eu nu prea am fost bun la manşa avionului, de aceea m-a scos din şcoala militară calificat ca navigator de bord. Dar am avut noroc. Noroc chior! ... Cu repartiție în Bucureşti. Iar la escadrila aia ... cu Il-18, cu Boeing, am colindat toată lumea. Dar tu?

– Şi eu am avut noroc, colega! …

Noroc că au intrat ruşii în Cehoslovacia şi în 3 zile mi-au dat drumul la zbor ca „Navigator pe copaie”, pe Lă-2 …

Îți dai seama pe ce zburam eu atunci, ca pilot de vânătoare, dacă dădeau frații şi cu bomba atomică?

Chiloții măsii ! …

Şi de titlu.

Cruce cu limba-n gură

Având „fund” şi „mână”, forţând intenţionat uitarea rostogolirii cu Nardi-ul ca o roată a colegului nostru, aterizez după executarea unei zone de acrobaţie în care instructorul nu prea a avut ce-mi vorbi.

Rulez la start. Instructorul coboară şi surâzând îmi face un semn prietenesc să rămân în avion, spunându-mi:

– Dă-i drumul, dar cu atenţie! Să nu îl mai scapi în viraj, să ţii bila (Indicatorului de viraj şi glisadă) la mijloc şi să nu pierzi priza de aterizare. Înţeles? Încheie sfaturile, strângându-mă uşor de umăr.

Bine! Răspund eu în şoaptă, cu un sentiment ciudat de nelinişte.

Nu mă aşteptam ca azi să îmi dea drumul la zonă în simplă comandă. Ştiam ce vroia să spună instructorul. Pilotul, trebuie să îşi împartă atenţia între ceea ce se întâmplă în avion: comenzi, aparate de bord etc. şi ce se întâmplă afară: poziţia în zbor, supravegherea spaţiului aerian, să nu iasă din zona de lucru şi altele

Un viraj corect presupune a scoate avionul pe direcţia dorită, a păstra unghiul de înclinare şi înălţimea, a nu aluneca în interiorul sau exteriorul virajului adică a duce avionul pe unde vrei tu ca pilot.

Cu ochii uitaţi pe indicatorul de viraj şi glisadă pentru a păstra înclinarea şi a nu aluneca în viraj, pierdeam din înalţime. Urmărind înălţimea, glisam virajul. Urmărind ambele nu scoteam pe direcţie.

Cu timpul, prin antrenamente repetate, corpul pilotului începe să simtă aceste elemente şi face reflex virajul corect.

Aceste deprinderi se capătă cel mai bine în zona de acrobaţie.

Când faci acrobaţie oricând poţi greşi trezindu-te aruncat în vrie. De aceea instructorul îţi arată metodic intrarea şi ieşirea din această periculoasă şi necontrolată evoluţie a avionului.

Vria se execută numai în dublă comandă cu instructorul, care chiar dacă te lasă să o execuţi singur, este îngerul păzitor a cărui prezenţă îţi dă curaj. Simţi mâna fermă pe comenzi când ai greşit.

– Deci atenţie! Dă-i drumul, spune instructorul încurajându-mă.

Bag motor şi rulez spre „T-eu” urmărit de privirile colegilor. Câţiva colegi rotesc discret mâna deasupra capului. Ştiam, toţi ştiau şi instructorul ştia, dar se făcea că nu vede.

Motor în plin, decolare, palier, urcare în zonă la înălţimea stabilită şi încep lucrul aşa cum l-am învăţat: Viraj dreapta, viraj stânga, tonou, răsturnare, luping, iar răsturnare şi începe restricţia.

Semnul cu mâna deasupra capului mă îndeamna să calc restricţia. Disciplina îmi impunea să nu o calc. Puteam să nu o fac ascunzându-mă după restricţie, dar dacă nu o făceam nu aveam siguranţa pe care o ai după ce ai făcut-o. Atunci o fac sau nu o fac?

Avionul şi calul te simte când eziţi, când nu eşti sigur, când nu îl stăpâneşti atunci te trânteşte. Trebuie să îl stăpânesc. Mă hotărăsc, vrie. Reduc motorul şi trag avionul de „mustăţi” să scadă viteza. Fâl, fâl, făcea elicea. Presez palonierul, dar ceva mă opreşte din manevră.

Împing manşa, bag motor, mai fac un viraj şi apoi încerc din nou, dar iar mă răzgândesc. Pe spate încep să simt picături de sudoare.

Nardi-ul „sicriul zburător” totuşi mă ascultă, îl stăpânesc, am încredere în el. Trebuie să depăşesc acest sentiment care nu ştiu dacă nu este frica. Dacă nu fac vrie, acest sentiment nu mă va părăsi.

Aşa că fac o cruce cu limba-n gură, reduc motorul cu mai multă hotărâre, urcare, limită de viteză şi îi ard un picior stânga iar o manşă în burtă, aşa în duşmănie, împotriva lui şi a mea.

Nardi-ul sare ... Cer, pământ, soare se rotesc, se învălmăşesc în jurul meu, o dată de două ori, de nu ştiu câte ori. Mă dezmeticesc, trebuie să ies din vrie. Comenzile la mijloc şi manşa împinsă în faţă. Ascultător avionul se opreşte din rotire şi îşi înfige supus botul spre pământ prinzând viteză. Îl readuc la orizontală. Trag adânc aer în piept să mă mai liniştesc, virez să nu ies din zonă.

Asta a fost? Păi dacă e aşa hai din nou sus. Limită, picior, manşă, vrie, comenzi la mijloc, picaj, motor, urcare, limită, picior . Totuşi e prea scurt timpul de lucru în zonă.

Iau direcţia aerodromului intrând pentru aterizare, cântând, urlând cât mă ţin plămânii, de cred că sunt auzit şi de cei de jos, cântecul „Trec piloţii, trec să zboare, trec cu primele raze de soare”.

Sunt pilot, sunt pilot de Nardi, am „fund” am „mână”.

Coborând din avion călcam mai sigur de mine ca niciodată. Simţeam că încă zbor, că plutesc de fericire. Instructorul căruia îi raportam despre executarea zonei, îmi citea în ochi că am încălcat restricţia şi mă privea cu un zâmbet larg pe figură.

La „punct” colegii toți în jurul meu, felicitări, strângeri de mâini, ghionturi, înjurături amicale, întrebări … Ai făcut vrie?

– Nu, nu am făcut. Dar ochii îmi străluceau, iar gura îmi era în zâmbet de la o ureche la alta. Se vedea cale de poşte că mințeam.

Cei care urmau să execute zone în simplă, mă întrebau în şoaptă:

– Cum e mă? Merge? Pe aceştia nu puteam să îi mint.

– Merge, merge, merge! Sigur că merge.

Spre toamnă, într-o învoire generală în orăşelul apropiat, mi se face dor de părinți şi astfel mă trezesc fără ordin de serviciu pentru Bucureşti, pe bulevard aproape de Piața Romană. În fața mea apare ca din pământ comandantul şi instructorul meu „în celulă” cu o frumoasă domnişoară. Eu cu musca pe căciulă vreau să fac „un viraj” scurt şi să dispar. Prea târziu, m-a văzut. Merg mai departe şi trec salutând milităreşte. Mă opreşte zâmbind îngăduitor, îmi spune ceva mie, apoi domnişoarei, îmi strânge mâna şi fiecare îşi vede de drum. Cu siguranță după aceea s-a lăudat în fața domnişoarei.

– Este elevul meu … care a făcut ieri vrie, sigur că a făcut vrie.

– Dar ce este vria? Întreabă domnişoara.

– Vezi frunza care cade din copac şi se răsuceşte în jurul codiței? Spune, arătând cu mâna. Aceea este vria. Închipuie-ți că frunza e un avion iar pilotul este în el şi se învârte aşa rotund în jurul cozii până la … pământ. Bărbatul rămâne tăcut câteva clipe, urmărind frunza în rotirea ei spre sol, apoi murmură ca pentru sine:

– Atunci se spune: Au fost un avion şi un pilot … au fost.

Apoi privind spre domnişoara de lângă el care zâmbea tăcută, înviorat şi optimist în tinerețea lui, continuă:

– Dar nu … toți elevii mei au făcut cu Nardi-ul vrie în simplă. Au „fund” şi „mână” dar şi „cap”.

Azi, după 50 de ani, îi reîntâlnesc pe ei, instructorul şi agreabila lui soție, la agapa promoției sale, absolvenții anului 1950.

Îi dau să citească aceste rânduri. Citeşte, râde, mai soarbe din paharul plin ce îl are în față, râde, râde cu lacrimi, apoi mă întreabă:

– Chiar nu ai avut Ordin de Serviciu pentru Bucureşti?

– Să trăiți! domnule comandor Cocea Victor. Nu, nu am avut.

– Ai acum ... Ori trei pahare, ori arest ... cu suspendare.

Dulceață de cireşe amare

Madelon, din cântecul aviatoricesc cu acelaşi nume, ce îl cânta cu mare pasiune premergătorii noştrii zburători în perioada antebelică, răspunde încurcată celui ce îndrăgostit îi spune:

… – ştii Madelon cât mi-eşti de dragă
şi am venit să-ți cer mânuța ta.
Iar Madelon atunci îi spune:
– Crede-mă zău, dar eu nu pot.
Cum să iubesc pe unul singur,
când eu vreau … echipajul tot.

La fel de încurcat era şi comandantul Şcolii Militare de Aviație, asaltat de reclamațiile şi pretențiile părinților cu fete de măritat …

Frumoasa şi nurlia fetişcană, care trata cu dulceață de cireşe amare pe elevul aviator aşezat pe pat în camera ei, tot fâțâindu-se prin fața lui îl înnebunise de tot, făcându-l să-şi piardă cum spunea marele Caragiale „uzul rațiunii”.

O prinde şi o trage spre el.

Ea că nu ... el că da ... ea că nu, dar dezecilibrată cade peste el.   El că da, desbumbându-se unde trebuie, căutându-şi cu febrilitate,… când uşa încăperii se deschide brusc şi în prag surprinzându-i, apar tata, mama, frați, cumnate – surori nu că nu-i educativ – bunicul, bunica, cățelul şi pisica.

Acum comandantul Şcolii Militare de Aviatori asculta plângerea celui de al treilea tată din fața lui care povestea cum că tânărul elev, arătând cu degetul – spre unul din aceea adunătură de profitori de ființe inocente, ce stăteau aliniați lângă uşă, în poziție de drepți şi cu mutrele ploate, – este cel ce i-a necinstit fata.

Convins fiind, comandantul îi dă dreptate şi pofteşte politicos pe nefericita mamă şi pe mai nefericitul tată de a lua loc pe scaune, punându-i bărbatului în față o coală de hârtie şi un toc cu peniță, cu rugămintea de a face o plângere scrisă.

Bărbatul, cam stânjenit de tactica sa aplicată conform dictonului militar şi politic „scopul scuză mijloacele”, dar şi vădit mulțumit de succesul repurtat, de a-şi vedea fata măritată şi încă bine, cu un viitor ofițer aviator, apucă tocul şi dă să înmoaie penița în călimara cu cerneală albastră, pe care mâna ofițerului i-a pus-o în față.

Când era gata să o înfigă, o mişcare scurtă a mâinii deplasează călimara cu o palmă spre dreapta. Mâna cu tocul urmăreşte călimara. Când este gata-gata să bage penița, o scurtă şi dibace mişcare spre stânga, mută călimara pe vechiul loc. Şi tot aşa de vreo trei patru ori. Exasperat, reclamantul spune:

– Dacă nu mă lăsați să înmoi penița în cerneală nu pot scrie …

La care comandantul zâmbind mefistofelic, întreabă:

– Dar dacă fata nu stătea „călimară” el putea înmuia „tocul”?

După care, sărind în picioare ca împins de un resort, tună ca o comandă, de se auzi până la cealaltă margine a oraşului:

– Afară!!! ...

– Iar voi câte zece zile de arest, că vă lăsați momiți ca proştii.

Trei luni învoirile în oraş deveniră plictisitoare, triste şi fără rost. Câteva ture pe promenadă, în jurul parcului central şi încă devreme, abătuți, luau drumul fără trăsuri, neîntârziați, înapoi spre cazarmă.

Unde erau întârzierile de altădată duminicale, la apelul de seară, când înghesuiți în vreun gang sau boschet din parc uitau de ceas?

Amărâții de băieți localnici jubilau şi îşi umflau pieptul ca nişte cocoşi cuceritori, crezând că victoria era a lor.

Iar fetele aveau ochii trişti, privind spre avioanele ce brăzdau în cântec de motoare orăşelul, înlănțuite unul după altul în tur de pistă. Se uitau pe furiş spre Nord, de unde duminica de obicei apăreau „feți-frumoşii” cailor înaripați.

Apoi se făcu pace. Instinctul natural îşi urma cursul firesc.

Ar trebui să închei aici această poveste, dar nu pot, ar fi nedrept.

Multe fete din acel orăşel cu şcoală militară de aviație au devenit cinstit soții de aviatori şi aceasta pentru că erau al naibii de frumoase şi serveau băiatului alături de un pahar aburit, de apa rece proaspăt adusă de la fântână şi o extraordinară dulceață de cireşe amare, făcută de mâinile lor harnice, pe lângă multe alte dulcețuri nemaipomenite.

Ia-mă nene!

Chiar dacă pe furiş se priveau şi inima le da ghes, nu micşorau distanța între ei. Erau rivali pe marginea şoselei la „ia-mă nene”.

Ea navetistă, învățătoare la şcoala din sat.

El băiatul lui nea Stan, cel de peste drumul şcolii, chipeş elev în uniforma albastră al Şcolii Militare de Aviație.

Cu gesturi discrete, timide, întâi el că era primul în sensul de circulație, apoi ea, făceau semn maşinilor ce treceau. Şi treceau …

Treceau fără să oprească, cum treceau şi minutele şi orele.

Dacă ar fi fost zi de lucru, ar fi fost mai simplu. Care şofer nu opreşte la un semn al unei fete singure de pe marginea şoselei.

La băieți nu opresc. Ei fac semnul confuz, neconvingător, târziu, greu de observat de către şoferii bărbați. Dacă băiatul este şi militar în cisme sau ghete, la el opresc doar cei ce nu de mult au terminat armata şi nu au uitat că şi ei, pe marginea şoselei aşteptat-au la fel.

Dar este duminică. Maşinile cu un singur pasager sunt extrem de rare, deci şi speranța navetiştilor este pe măsură. Perechile nu opresc.

Contrar legilor firii şi naturii mai sus spuse, o maşină îşi scârțâie frânele în dreptul lui, uşa din spate se deschide şi tânărul este invitat.

Urcă închide uşa şi în timp ce maşina demarează, priveşte trist fata rămasă singură pe marginea drumului. Inima parcă îi spune să ceară şoferului să oprească, să coboare, să stea din nou pe marginea drumului, până ce altă maşină va opri pentru fată, apoi şi pentru el.

Dar nu poate. Este militar învoit până mâine la 7 a.m. De nu găseşte maşină de ocazie, merge pe jos vreo patru ore până la gară, unde spre dimineață are tren. La unitate trebuie să ajungă la timp.

Cel de la volan îl întreabă ceva la care răspunde politicos, apoi la alta şi aşa angrenat în discuții şi povestiri uită de fata de pe drum.

Este elev pilot anul întâi şi a început zborul. Se fereşte să spună cu ce avion, e secret militar, chiar dacă în zborul lor în tur de pistă pot fi văzute de oricine, chiar şi din trenul ce trece prin apropiere.

Instructorii sunt piloți pricepuți, ce au pilotajul la degetul mic.

Dar câteodată mai greşesc şi ei că … dar avionul nu iartă.

Frumoasa doamnă de lângă şofer maschează cu mâna o aranjare a părului, apoi discret îşi duce degetul arătător vertical pe buze, întruchipând astfel semnul crucii, care oriunde în lume se traduce prin „taci mormânt”, ascunzându-se totodată de a fi văzută de şofer.

Tânărul nu pricepe sau nu dă importanță gestului doamnei, fiind cu totul prins în discuția sa.

– Dar şefu` … comandantul, cum e? Întreabă cel de la volan.

A! comandantul? Om de treabă, numai că … Într-o zi i-a venit ideea şi a dat ordin ca deplasarea prin cazarmă să se facă numai în pas de front sau alergător. Cum ieşi dintr-o clădire până ajungi la alta, trebuie să bați talpa de ciment să răsune, sau să alergi …

Dar nostim a fost când pe potecile tăiate ad-hoc, peste iarbă, a dat ordin să se planteze plăcuțe cu inscripția „Trecere pentru măgari”. A venit un şef mare de la Bucureşti, a trecut pe potecă urmat de toată suita şi numai la celălalt capăt a văzut plăcuța.

Doamna s-a mai întors de câteva ori repetând semnul acela discret cu degetul pe buze, apoi a renunțat.

Aproape de gară maşina opreşte, pasagerul ocazional coboară şi conform obiceiului întinde banii şoferului „pentru benzină” dar acesta cu un gest autoritar refuză.

Elevul mulțumeşte celui de la volan, spunând politicos sărut mâna doamnei şi coboară mergând într-ale lui.

Luni 7.00 a.m.

Frontul încheiat, apelul, inspecția obişnuită la ținută: nasturii cusuți cu sârmă; batiste uitate în dulap sau ciorapi cu găurele, după care vine comandantul şi se dă raportul. Câți prezenți, câți absenți şi câți nemotivați, unii ne-norocoşi la „ia-mă nene”.

În încheiere comandantul ordonă:

– Să iasă în față cei ce au venit din învoire, folosind auto-stopul.

Ies vreo cinci, printre care şi eroul nostru.

Şeful se duce mai aproape şi salutând milităreşte spune:

– Îmi permiteți să mă prezint: Sunt comandantul şcolii …

Unuia, acum îi trăsneşte în minte ce înseamnă un deget pe buze.

Despre morcovi

Ştiți ce este morcovul?

E ceva, care intră undeva, atunci când în zbor nu mai ştii unde eşti, sau şi mai rău, când nepregătit pentru zborul fără vizibilitate te prinde şi o ploaie, pe care nu o poți ocoli, pentru că eşti pe direcția de aterizare şi musai trebuie să aterizezi

Nu ține mult, nici un minut … o veşnicie.

Sau la şcoală.

La cursuri toceşti, mai o baftă la bilet, mai o fițuică din caiet, iei nota de salvare, iei examenele şi gata:

Hai la zbor!!!

Aparatura…ARK, RPK, RCK toate-s cu K şi toate cu rotițe şi butoane numai să încurce pilotul, când este ştiut că principalul lucru pentru pilot este pilotajul. Restul sunt auxiliare, dexterități …

Aşa a crezut şi un elev din Şcoala militară de aviație.

Zona 3 centrată pe oraşul învecinat la Nord de aerodrom.

S-a dat băiatul peste cap cât s-a dat şi apoi, hai acasă.

A prins la ARK zise el, stația „Îndepărtată” de la aerodromul de bază, a cărei frecvență nu o prea ştia. A ascultat în cască şi semnalul morse de recunoaştere, pe care de asemeni îl cam confunda şi a luat-o spre casă din zona 3 spre aerodrom, cu munții şi soarele de după amiază pe partea stângă, fără să bage de seamă că acestea, după hartă şi natură, ar fi trebuit să fie pe partea dreaptă.

Şi merse ce merse, adică zbură ce zbură pe ARK zero, e drept ceva cam multişor, în fine a văzut aerodromul şi prin radio a cerut permisiunea de aterizare, intrând în tur de pistă.

Ciudat, stația nu răspundea, nici alte convorbiri nu se auzeau şi cum nu putea sta în zbor la infinit s-a înscris pe panta de aterizare.

** *ARK – Automat Radio Kompas – Aparat de radionavigație, pe principiul goniometric, al cărui ac de aparat indicator, arată în permanență direcția stației acordate, Aceasta poate fi o stație de radionavigație de aerodrom (Îndepărtata ori Apropiata) sau o stație de radiodifuziune pe unde metrice.*

Pe pistă însă oameni şi utilaje care trebăluiau … deci ratare.
Se înscrie din nou în tur de pistă pentru aterizare.
Beculețul roşu al rezervei de petrol, care până mai adineauri doar clipocea, acum a rămas aprins, producând pentru pilot morcovi …
Jos, un ofițer de la tunurile A.A., auzind zgomot de avion reactiv, pasăre rară pe acolo, iese din clădire întrebându-se curios ce-i.
Văzând avionul în viraj în urcare după ce trăsese un razmut cu trenul scos, îşi dă seama că este o situație critică şi fuge la muncitorii care colmatau pista aeroportului, strigând:
– Măăă! Voi nu vedeți că ăla vrea să aterizeze?… Eliberați pista!
Muncitorii îşi iau măturile, gălețile şi cazanele cu smoală încinsă şi fug rupând pământul până la marginea balizajului.
Bobocelul nostru înscris din nou pe pantă, vede pista eliberată, aterizează cu bine şi constată că … este pe alt aerodrom sau aeroport cum să-l numesc.
Îmi amintesc şi acum mutra lui „morcovită”.
Îți venea ba să îl iei la palme, ba să îi plângi de milă.
Stătea în fund pe planul Mig-ului, ca un pui căzut din cuib şi mai, mai că nu plângea.
Norocul lui a fost acel ofițer.
La o nouă ratare s-ar fi proptit în aterizare forțată, dacă ar mai fi reuşit, undeva în viile dealurilor învecinate.
Lângă Ieşi.

Desen pag. 250 – Morcoveață morcovit

Plombă

Colegului, plecat la … şi ajuns la …

Făr` de hartă-n scăfârlie
şi pilot de te trezişi
Bucureştiul un' să fie,
Bălgradul de nimerişi?

Uns ... ca la carte

Zbor şcoală obişnuit cu Mig-15. Elevul se dă peste cap în zonă. Adică execută zonă de acrobație în simplă comandă.
Zonele de acrobație sunt dispuse în aşa fel încât în permanență elevul pilot să poată vedea pista. Dar ce te faci când pistele sunt apropiate iar Mig-ul este un avion pentru care 10-20 de kilometri sunt un nimic. Câteva secunde de neatenție şi ieşi din zonă uşor.
Eroul nostru se uită la ceas, vede că a cam trecut timpul de lucru în zonă şi apăsând butonul de emisie al stației radio de bord, cere permisiunea startului de venire la aterizare.
Primind aprobarea, văzând şi pista face manevrele de rigoare înscriindu-se pe panta de aterizare. Zi obişnuită de instrucție.

Otopeni.
Zarvă mare. Vine „tovarăşul” din călătoriile lui din lumea largă.
Pe aeroport nu mai zboară nici musca. Toată floarea cea aleasă, de Partid şi de Stat este adunată în păr, aşteptând cu nerăbdare sosirea „iubitului conducător”. Se aude motor de avion. Toți ies în balcon să asiste la aterizarea aeronavei prezidențiale.
Trompetiştii din fanfară îşi umezesc muştiucurile, pionierii îşi iau florile şi bulucindu-se fug la locul lor, iar noi „aplaudacii” ne pregătim palmele, pentru a ne manifesta cu ura, ura.
Pe pistă însă aterizează ~ uns ~ ca la carte, un Mig-15.
Stupefiate, toate privirile se întorc spre ministrul apărării. Acesta şuşoteşte cu aghiotantul, aghiotantul cu altul şi în fine în scurt timp este adus în fața suitei, vinovatul.
Bâlbâindu-se, îşi uitase şi numele, cu greu poate să se prezinte:
– Sunt Elev XY din Şcoala militară …
Suita începe să se destindă, să se amuze de aşa pățanie. Şi ministrul devine mai îngăduitor:
– Mă! Ai noroc cu aterizarea facută, altfel … şi mai vrea să spună ceva, dar pe pantă coboară avionul prezidențial.

Iar eu, târziu ... în stație la 149 alături de alții aştept autobuzul. Nu îmi fac probleme. Reflexele şi obişnuința de pilot, de a aprecia distanțele şi vitezele, mă plasează întotdeauna acolo unde maşina se opreşte cu uşa. Mereu o prind pe prima, rareori a doua sau a treia.

Şi spânzurat pe scară, privesc de sus spre cei fără aptitudini şi reflexe rămaşi jos, aşa cum odinioară din zbor priveam spre cei ce ca furnicile se târâiau în drumul lor, pe pământ.

Măcar cu asta m-am ales din aviație …

Prietenul Chiț

Ce să mă mir, (şi fac o paranteză ieşind din poveşti cu elevii) când ditamai colonelul, şeful catedrei, aproape că a plâns când …

Dimineața, primul lucru pe care îl făcea omul era să aranjeze pe colțul biroului, pe o bucățică de hârtie, mâncarea special adusă de acasă, de obicei brânză, apoi îşi scotea caietul cu planificarea zilnică şi până o parcurgea apărea şi Chiț la micul dejun.

Toți colegii cunoşteau ciudățenia şefului lor şi nu mai băgau de seamă prezența micului şoricel pe colțul biroului. Ba mai mult, s-au obişnuit cu vietatea şi unii din simplă simpatie, alții pentru a se pune bine cu şeful, contribuiau şi ei cu câte o bucățică de delicatesă rară, caşcaval sau şvaițer, la micul dejun. Asta înainte de ceea ce a rămas în istorie sub numele de „Marea foamete a epocii de aur, a anilor 80"

Totul se desfăşura paşnic, în consensul general, până când a apărut în fața biroului o fetişcană înaltă, frumoasă, cu picioare lungi, splendide, creație divină, răsărite dintr-o fustă minijup, picioare ce atrăgea ca un magnet privirile elevilor piloți ai şcolii de aviație civilă.

Tânăra profesoară de engleză, venită doar de câteva zile, nu era la curent cu prietenia dintre colonel şi şoricel.

Speriată, surprinsă la vederea vietății, ridică teribila armă cu care de obicei se țin la respect pramatiile de elevi, catalogul şi ținându-l cu amândouă mâinile izbii cu putere colțul biroului …

Sadica.

Vestea se răspândi cu repeziciune.

Personalul secției se comportă ca şi când ar fi fost zi de doliu …

E greu să zbori?

Privesc aşteptându-mi rândul, îndemânarea cu care frizerul după ce clănțăne ritmic din foarfecă de două ori, a treia oară o trece scurt prin claia de păr a clientului, sporovăind într-una. După o mică pauză verbală în care îi aranjează perciunii cu briciul, întorcându-se spre mine, ştiind că am fost pilot, mă întreabă aşa tam-nisam:

– Domnule … E greu să zbori?

În loc de răspuns întreb şi eu:

– E greu să tunzi?

– Nu, nu-i greu.

Unul mai spătos, se vede un muncitor, reia întrebarea:

– Dar e greu?

– Dumneata ce meserie ai?

– La depozit, la ciment, la saci.

– E greu să cari sacii în spate?

– Apăi, saci-s grei, dar îi car.

– Şi avionul este greu, dar şi eu îl car, desigur nu în spate ca dumneata, ci manevrându-l. Deci ți-e grea meseria?

– Nu, nu e grea, că sunt obişnuit.

– Atunci de ce să-mi fie mie greu să zbor că şi eu sunt obişnuit. Uneori sunt şi momente neprevăzute, periculoase, cu eforturi fizice şi intelectuale mai mari, mai grele, dar sunt trecătoare. În rest, este o meserie cu cerințe specifice medicale şi de aptitudini.

Şi am încheiat zicând: Nu-i greu să zbori …

Peste liniştea care s-a lăsat am simțit că răspunsului meu chiar dacă era corect față de întrebarea ce a fost pusă, îi lipsea totuşi ceva, ceva convingător care să-l întregească.

În gând am continuat discuția cu ei, reamintindu-mi şi imaginându-mi scene din viața de aviator.

Şi am găsit. Nu-i greu să zbori, e greu … Dar să vedem ce.

Să presupunem că o cameră video urmăreşte în permanență pilotul, fața lui, mişcările pe comenzi şi convorbirile.

Instructorul de zbor pe avionul de şcoală. Ce vom vedea?

Calm, surâzător, uneori cu câte o glumă, invită pe elevul-pilot care este mai mult decât emoţionat, la primul lui zbor, botezul în aer.

– Te-ai legat? Eşti gata să începem? Ai picioarele şi mâinile pe comenzi?

– Da, răspunde elevul, abia auzit.

– Atunci să-i dăm drumul.

Rulează la start, cere permisiunea de decolare, motor în plin, rulaj, desprindere, pantă urcare, viraj, zbor orizontal, alte viraje, pantă de coborâre, redresare, filaj, roţile pe pământ şi gata aterizarea.

– Mai facem unul? întreabă instructorul a cărui voce nu prea dă semne de oboseală şi băgând motorul în plin pleacă în al doilea tur de pistă. După trei-patru ture cu alt elev, reia metodic de la cap

– Eşti gata să începem?

Rulaj la start, permisiune de decolare, motor în plin, decolare apoi zbor şi tot aşa ture de pistă schimbând elevii, unul după altul.

Primul elev pilot, culcat pe iarbă, este ameţit şi descumpănit.

Cunoştea teoretic toate manevrele şi acţiunile unui tur de pistă. Le-a învăţat de le ştia şi noaptea-n somn. În zbor însă nu şi-a mai amintit nimic, sau aproape nimic, aşa de repede s-a petrecut totul. Parcă a fost, parcă era într-un vis din care încă nu s-a trezit. Ritmul acela rapid de comenzi şi manevre, aparate ale căror ace se balansau sau se învârteau neîncetat şi beculeţele care se aprindeau şi se stingeau transmiţând fiecare un semnal mesaj, peste care se suprapuneau şi convorbirile radio l-au zăpăcit şi descurajat.

Va putea el face faţă oare, va putea pilota avionul?

A doua zi, apoi a treia zi, a zecea zi, numărul turelor de pistă în dublă comandă se adună iar timpul începe să se lăţească, lăsând loc pentru executarea din ce în ce mai lejeră de către elevul pilot, a manevrelor de zbor. Învaţă zborul la orizontală şi virajele după aparatele de bord: vitezometrul, variometrul, busolă, giroorizontul cu indicatorul său de viraj şi glisadă, cât şi supravegherea funcţionării motorului. Un sentiment de siguranţă ia locul neîncrederii de la început. Începe să simtă înfundarea avionului înainte de contactul roţilor cu pământul, iar ochii încep să se obişnuiască cu aprecierea distanţei faţă de sol şi mâna, mâna cu mişcările manşei.

Brusc, o scurtă dar fermă împingere de manşă îi spulberă această siguranţă. Mai are de învăţat. Instructorul cu reflexul format în sute şi sute de aterizări a simţit imediat o greşeală şi a intervenit prompt. Apoi lasă continuarea aterizării tot în mâna elevului.

Mai trec zile, se adună în carneţel din ce în ce mai multe ture de pistă în dublă comandă, la care instructorul intervine din ce în ce mai rar şi la greşeli neesenţiale pentru siguranţa zborului, până când elevul este copt spre a fi trântit cu fundul în grămada de mărăcini, strânsă cu grijă de colegii din grupa de zbor. A ieşit la simplă.

M-am luat cu vorba şi am uitat de instructor şi întrebarea pusă:

– E greu să zbori?

Ce ne arată camera de luat vederi?

Un instructor concentrat, încruntat, nervos, cu o faţă obosită, cu ochii fugind de ici colo pe aparatele de bord, agitat, care ţipă la elev şi este permanent nemulţumit? Sau un instructor degajat cu o faţă surâzătoare, mulţumită şi ai cărui ochii trec fără grabă de la aparatele de bord la spaţiul aerian şi care de la un timp se simte pasager în propriul avion. Ce poate răspunde dacă îl întrebi:

– E greu să zbori?

Instructorul de pe avionul reactiv este văzut de camera video.

Calm, surâzător, uneori cu câte o glumă, invită pe elevul pilot, care este mai mult decât emoţionat, la primul lui zbor reactiv.

– Te-ai legat? Eşti gata să începem? Ai picioarele şi mâinile pe comenzi?

– Da, răspunde elevul.

– Atunci, să-i dăm drumul.

Rulează la start, cere permisiunea de decolare, motor în plin, rulaj, desprindere, pantă urcare, etc. până la aterizare.

– Mai facem unul? zice instructorul, a cărui voce nu prea dă semne de oboseală. Şi băgând motorul în plin pleacă în al doilea tur.

După trei-patru ture schimbă elevul şi o ia metodic de la cap.

Pe iarbă culcat, cel coborât din avion este descumpănit şi ameţit.

Chiar dacă până acum are zeci de ore-zbor pe celelalte avioane clasice, nu îşi aminteşte nimic sau aproape nimic despre acest zbor, aşa de repede s-a petrecut totul.

Parcă a fost, parcă este într-un vis.

Ritmul rapid de comenzi, manevre, convorbiri radio, l-au zăpăcit. Toată iarna a „tocit” construcții, instalații, aparatele de bord şi a desenat de sute de ori din memorie cabina avionului. A învățat atâtea şi atâtea altele despre acest tip de avion. Elementele de bază ale zborului, urmărirea spațiului aerian, interpretarea indicațiilor diferitelor aparate, aprecierea distanței față de sol în filajul la aterizare, nu mai sunt pentru el elemente de gândire, ci de reflexe, i-au intrat în sânge ca deprinderi de pilotare de la avioanele clasice. Totuşi zborul de azi l-a depăşit. Viteza a luat-o înaintea timpului.

A doua zi, apoi a treia zi … a zecea zi, numărul turelor de pistă în dublă comandă se adună, iar timpul începe să se lăţească, lăsând loc pentru executarea din ce în ce mai lejeră a manevrelor de zbor. Mai trec câteva zile, se mai adună în carnețel ture de pistă în dublă comandă în care instructorul nu prea are cu ce interveni, iar elevul este copt pentru a urca singur în cabina avionului reactiv.

Iar m-am luat cu vorba şi am uitat de instructor şi întrebarea. E greu să zbori? Ce ne arată camera de luat vederi?

Un instructor concentrat, încruntat, nervos, cu o față obosită, cu ochii fugind de ici acolo pe aparatele de bord, agitat, care țipă la elev şi este permanent nemulțumit sau un instructor degajat, calm, cu o față surâzătoare, mulțumită, ai cărui ochii trec fără grabă de la aparatele de bord la spațiul aerian şi care de la un timp se simte ca musafir în avion. Ce poate răspunde dacă îl întrebi: E greu să zbori?

Camera video înregistrează acum cabina unui avion de pasageri.

Din partea stângă, şeful de echipaj priveşte la noul copilot, mîna lui dreaptă, aşezat pe scaunul din dreapta.

Cu sute de aterizări şi mii de ore de zbor, „pilot de grele”, ziua şi noaptea, a fost elev pilot undeva prin America, Europa sau chiar România învățând noul avion.

Câteva luni a învățat, a „tocit” construcția, instalațiile, aparatura de bord şi atâtea altele legate de acest avion modern, superdotat, care poate lua în pântecul său sute de oameni, a căror viață va fi, pentru câteva ore, încredințată cunoştințelor şi deprinderilor lui de zbor, acumulate de-a lungul anilor.

Pe postul de pilot secund, începe să caute în memorie ce contacte din cele sute, din față, stânga, dreapta, sus, trebuie puse, ce manete şi butoane trebuie acționate, pentru a pune imensa navă în mişcare. Privirile îi alunecă pe aparatele de bord şi ecranele indicatoare atât de cunoscute din folosința îndelungată iar altele învățate recent.

Acțiunile lui sunt supervizate de pilotul şef, tot un fel de instructor de zbor. Încetul cu încetul acumulate, acestea devin temeinice deprinderi de zbor, care, ca şi altele dinainte, îi vor intra in sânge.

Avionul merge, merge, înghițind spațiul şi lăsând uneori pe cer o linie dreaptă precum pământul, de la un orizont la altul. Stau în scaun 6, 8, 10 ore şi parcă dorm. Pilotul automat conduce nava … Oare?

Deprinderile de pilotaj educate în ani şi ani de zbor, veghează în subconştient şi orice zgomot sau trepidație străină, bec luminos aprins în plus sau ac indicator de aparat nelalocul lui, este sesizat imediat şi prompt corectat. Decolările, aterizările şi kilometrii se adună în carnetul său de zbor, însumând de nu ştiu câte zeci de ori ocolul pământului sau acoperind distanța de la pământ la lună.

După un timp avansează, trecând din scaunul din dreapta în cel din stânga, devenind şef, iar în dreapta vine unul tânăr, zală în lanțul schimbului de generații.

Dar ce ne arată camera de luat vederi? Un pilot şef încruntat, cu o față obosită, cu ochii fugind de ici acolo pe aparatele de bord, sau un pilot şef degajat … pe care poți să îl întrebi: E greu să zbori?

Antrenați în povestire, frizerul uită să mai clămpănească foarfeca, clientul că este grăbit, iar cel cu sacii a rămas cu ochii pironiți pe fața mea, care îi şi întreb:

– Ei, ce spuneți, e greu să zbori?

– Nu, răspund ei în cor.

– Aşa-i, vino mâine la aerodrom, zic eu frizerului, să-ți dau un avion, că nu-i greu să zbori. Până atunci dă-mi mie pieptenele şi foarfeca să-l tund pe dânsul, că doar nu-i greu ...

E greu să zbori?
Nu-i greu să zbori! … E al dracului de greu …
Să înveți să zbori! …

Lenuş

– Să trăiţi!

Îmi spuse distinsa doamnă din faţa mea, tăindu-mi calea.

Într-o staţiune balneară unde majoritatea femeilor sunt venite la tratament, o asemenea interceptare nu trebuie să surprindă prea mult. Totuşi de ce „să trăiţi”? Sunt civil, de mult civil … de ce să trăiţi?

Mormăi bună ziua, scanându-mi memoria spre aducere aminte.

– Nu mă maaii cunoaşteţi?

Neuronii încep să îmi alerge prin creier căutând în cutele ascunse ale memoriei şi făcând legături: să trăiţi … armată … maaii … aaii … şi vocea cu acest maaii … maaii doriţi? ... maaii doriţi supă?

Conexiunile fiind făcute mă trezesc exclamînd: Lenuş!!?

Ochii bucuroşi ai femeii şi zâmbetul îmi confirmă corectitudinea reamintirii, după care comenzile primite tot de la creier mă fac să sar într-un gest de efuziune spontană.

– Lenuş! ... sar îmbrăţişând-o şi sărutând-o sincer, bucuros.

A fost una dintre fetele aerodromului, care ne-a ţinut loc de mamă, soră, prietenă sau amantă. Mă rog, mai puţin amantă … Deci una dintre fetele care, precum mama, îţi dădea să mănânci, dar căreia la sfârşitul mesei nu erai obligat să îi spui „săru-mâna”.

La popotă prezenţa ei era ignorată total. Făcea parte dintre obiectele de inventar pe care le găseai acolo când veneai dimineaţa: mese, scaune, farfuriile, coşul cu pâine. Ea încărcată cu farfuriile pe care le punea repede pe mese, că ştia că trebuie să fugim la start.

La sfârşitul zilei, după ce mâncai, o lăsai tot acolo unde ai găsit-o dimineaţă între mese, scaune, farfurii folosite ca obiecte de inventar.

Îi vedeai lipsa numai accidental, când nu găseai masa aranjată, pâinea tăiată şi mâncarea în farfurie.

Unde-i aia!? – striga unul mai ţâfnos, – de nu-i masa pregătită?

– Ia fugi şi vezi ce-i cu ea, ordona şeful unui soldat.

Apoi soldatul, cu o figură cam speriată, venea să raporteze:

– Ştiţi … soba, cărbunii, una pe pat, alta jos, salvarea … spital.

Atunci le despărţeam de obiectele de inventar, le simţeam lipsa.

Lenuş.

Un nume generic pentru acele fete care, anonim, şi-au trăit viaţa alături de a noastră, a zburătorilor, având partea lor de contribuţie în activitatea unui aerodrom militar.

Erau „un nimeni”, dar a căror lipsă era resimţită. Amintirile despre ele, uneori sunt hazoase, alte ori melancolice sau triste ...

Razmot deasupra puşcăriei

Lenuş. O salutam în fiecare dimineaţă din zbor la prima decolare. Făcea ca şi noi naveta cu trenul de la oraş la aerodrom. Pe noi însă „naşul” ne controla rar. De ani de zile se obişnuise cu noi, aproape ne cunoştea şi nu mergeam mult, doar o staţie. Lenuş însă era civilă …

– Biletul sau abonamentul dumneavoastră, îi spune controlorul.

– N-am, răspunde Lenuş.

– Plătiţi amendă …

– Nu plătesc.

– Vă fac proces verbal.

– Faceţi, răspunde fata la fel de calmă.

Nu-i vina ei că nu are abonament. Cel însărcinat cu procurarea şi distribuirea abonamentelor gratuite nu şi-a făcut datoria, şi ea nu poate lipsi de la serviciu pentru atâta lucru.

În acest uriaş angrenaj al activităţii de zbor, Ea este un nimeni, dar un nimeni important. Întârzie ea, întârzie zborul.

– Faceţi, răspunde Lenuş, apoi semnează procesul verbal.

Citaţia de la tribunal, … nu se prezintă. Ea nu are timp, să se ducă cine-i vinovat, cine nu a distribuit abonamentele la timp.

Într-o dimineaţă fetele aleargă mai repede cu farfuriile pe braţe pentru a suplini lipsa uneia dintre ele. Piloţii însă nu bagă de seamă.

–Unde-i pâinea mea prăjită? Sar eu ţâfnos, fiind obişnuit ca întotdeauna să găsesc cele trei felii de pâine lângă farfurie. Atunci văd că mă serveşte altă fată. Unde-i Lenuş, unde-i pâinea mea?

– E arestată …

– Cum arestată?

– A luat-o aseară Miliţia .

Şi aflarăm tărăşenia: şase luni penitenciar, pentru … fără bilet.

Se zbura cu elevii pe aerodromul de la marginea oraşului. Turul de pistă în pantă spre oraş, trecea pe deasupra penitenciarului.

Curtea pătrată este închisă între cele patru corpuri de clădire unde se asigură masă şi casă gratuită. Pe acoperiş două gherete cu doi paznici ce le păzesc de gânduri rele. În curte, un morman de cartofi, iar alături stive de lăzi. Deținutele aşezate pe lădițe, triază la cartofi.

Zburăm la rasmot să o vedem pe Lenuş. În mulțimea de femei nu o putem distinge, trecerea este prea rapidă. Totuşi Lenuş a noastră e undeva acolo jos. Să-i transmitem un mesaj. La al doilea tur deasupra penitenciarului, ambalăm şi reducem de trei ori motorul dând în acelaşi timp din planuri. Femeile dau din mâini şi flutură basmalele răspunzând aviatorilor. Gardienele intervin.

Apoi femeile află că salutul este doar pentru una dintre ele.

Toată vara, primul avion care decola spre oraş, trecând printre gheretele paznicilor ambala de trei ori motorul dând şi din planuri.

– Lenuş, unde mi-e pâinea prăjită?

– Aşteptați puțin că s-a ars şi prăjesc alta.

…e bună fă?

Lenuş locuieşte cu părinții. Are şi ea o vârstă de-acum, aşa că ar vrea să locuiască singură, dar este greu cu locuințele.

Se fac repartițiile de apartamente pentru cadre la noile blocuri. Aceştia se mută repede, iar locuințele sunt ocupate imediat de alții.

Lenuş ar vrea şi ea una, cât de modestă, dar să fie a ei.

La start, la zbor, le serveşte gustarea piloților.

Locțiitorul comandantului, omul acesta înalt, bine făcut, brunet, cu înfățişarea lui dură, taurină, ce înnebuneşte un anumit gen de femei, este la fel de dur şi în meserie, dar şi în vorbă.

Tocmai a aterizat şi vine la gustare. Lenuş îi pune tot ce trebuie dinainte. În timp ce mănâncă, discută cu alții planuri de zbor.

Lenuş, cu problema ei, se frământă, se foieşte pe lângă el sperând să găsească o ocazie. Nu îndrăzneşte să îl întrerupă ştiindu-l cât de exploziv este. Se tot învârte, ba punându-i, ba luându-i ceva din față.

– Ce te tot foieşti fă! ... Se răsteşte acesta cu tonu-i cunoscut.

– Vă rog … de puneți „o vorbă bună” pentru mine la comandant, ştiți locuința … părinții … singură.

– P---a …, e bună fă?

Bărbații pufnesc în râs la auzul porcăriei.

Trăită în mediul acesta bărbătesc unde ea nu contează ca femeie şi urechile-i aud multe, este obişnuită cu felul lor de a vorbi. Făcând parte din această mare familie a aviatorilor nu se supără, îi cunoaşte pe unii dintre ei încă de când erau elevi. De aceea răspunde:

– Bună … dar nu a dumneavoastră … aşa se spune.

Veselia e în toi. Corul hohotelor de râs zguduie clădirea „zebrei”. Conducătorul zborului trimite ofițerul de serviciu să restabilească liniştea jos, dar acesta, aflând despre ce-i vorba, amplifică şi răspândeşte povestea şi râsul în toată unitatea.

Durul şef n-a uitat afrontul.

Peste câteva zile, în acelaşi loc, scena se repetă. Fata iarăşi se foieşte pe lângă şef. Acesta se opreşte din discuție şi o întreabă:

– Ei … e bună fă?

La care Lenuş se duce la el şi îl sărută.

Cuiele geloziei

Îi serveşte la masă ca o mamă pe copiii ei, ca o soție pe soțul ei, numai că ea este singură, iar ei, copii sau soții sunt mulți, fiecare cu preferințele şi pretențiile lui.

Îi cunoaşte pe toți şi cât poate, le face pe plac.

La popotă se respectă funcțiile, gradele, dar şi prioritățile. Ştie că trebuie serviți întâi cei ce pleacă la zbor, apoi ceilalți.

Numai comandantul face excepție.

Peste rochia-i de mătase care se mulează pe trup, evidențiind coapsele bine conturate, a îmbrăcat halatul alb, proaspăt călcat.

Chipul drăguț şi vorba politicoasă, poate atrage atenția bărbaților pe care îi serveşte, dar nimănui nu-i trece prin minte asta.

E ca mama sau ca sora, la care nu te uiți după fundul ei.

Acum cei serviți sunt la felul întâi.

Unul bagă polonicul în castronul cu supă aburindă, pus pe masă, urmărind să pescuiască o găluşcă mare gălbuie. Rotind polonicul se aude un zgomot de metal. Dă cu polonicul mai adînc şi printre firele de pătrunjel răsar câteva cuie. La masa alăturată alt polonic în castron, alte cuie … Şi la altă masă la fel. Se opreşte servitul mesei.

CI-stul, cel ce se ocupă cu contraspionajul şi contrasabotajul militar, cât şi medicul, sunt chemaţi de urgenţă. După o informare sumară aceştia hotărăsc să închidă popota.

Lenuşi, cu celelalte fete sunt luate de CI-st şi stoarse să spună …

Ce să spună. Printre lacrimi şi sughiţuri, ea nu ştie nimic.

Ofiţerul care îşi cunoştea meseria îşi dă seama că fata nu ştie întradevăr nimic şi că în afacere e o mână străină, dar nu prea străină.

În clădirea aceasta nu putea intra oricine şi mai ales să ajungă la oalele cu mâncare fără să fie văzut.

Deci a fost cineva din interior, dar de ce?

Sabotaj?

Acesta se face cu elemente ascunse, greu de observat şi care să producă stricăciunile scontate şi nu cu obiecte zornăitoare, precum sunt cuiele. Plus de asta, personalul e cu vechime şi verificat.

Exclude sabotajul, dă drumul fetelor şi redeschide popota.

A doua zi recheamă fetele pe rând şi începe a le întreba.

Ia spune: Ai prieteni? Ai duşmani? Îţi vrea cineva răul?

– Nu! nu! nu! Răspundea Lenuş la întrebări.

– Poţi să-mi spui ceva despre ceilalţi din personalul de la popotă? Şi începe meticulos să o descoase.

Geta, colega ei, care serveşte alături la tehnicieni, s-a căsătorit de câteva luni cu un sergent de la „Auto”. Băiat drăguţ, dar neserios. Se tot ţine de capul ei, dar ea cum să-i răspundă dacă e soţul Getei.

CI-stul prinzând firul, nu mai avea decât să desfăşoare ghemul.

Geta, geloasă pe colega ei, s-a gîndit să se răzbune, aşa că a pus o mână de cuie în oala cu supă a piloţilor.

Lenuş a fost mutată la altă popotă şi înlocuită cu altă fată.

– Mimi, unde mi-e pâinea prăjită? Hei unde-i sifonul? Eu nu mănânc unt. Ce te duci acolo? eu plec la zbor, nu cunoşti priorităţile?

Fata era buimăcită iar piloţii nemulţumiţi.

Unde-i Lenuş, cine a schimbat-o? De ce? Să vină înapoi!

A doua zi farfurioara cu pâinea prăjită era la locul ei pe masă, iar colegul avea sifonul alături.

– Lenuş! Dă-mi şi mie câteva cuie.

– Nu pot, că nu mi-aţi spus din timp câte şi de care …

Ghinioanele rechinului norocos

Pornise la atac cu toată forţa, iar dinţii i se înfigeau adânc, hulpav în coadă sfâşâind-o, trăgând din ea, desprinzând oasele cu şuviţe de carne, pe care apoi le curăţa încet între dinţi de resturi, aruncând osul curat, curat, lustruit, fără nimic ce ar mai fi putut fi mâncat de pe el.

Halea (Vezi DEX /98) parcă nu ar mai fi mâncat de trei zile. Se ştia că îi plăcea peştele, dar nici chiar aşa.

Toţi grămadă priveau stupefiaţi, până când unul zise:

– Uite cum mănâncă rechinul. Apoi altul reluă:

– Nea Nicule, „rechinule” … ia bre! şi cu mujdei.

Atunci îşi dădu seama că este privit.

Dar porecla i-a rămas: „Nea Nicu-rechinu”.

Om mai în vârstă, din vechi leaturi, se aciuise cam de mult în şcoala militară ca instructor. Era din aceea care fabrică piloţi după piloţi în ture de pistă dublă comandă, îi scoate la simplă comandă, mai face câteva zone de acrobaţie, după care odată brevetaţi, îi lasă să îşi ia zborul spre unităţile militare sau civile, unde zburând „devin mari” promovând în grade şi funcţii, dar nu uită niciodată pe cel care, cum se spune: „i-a pus manşa în mână”, pe nea Nicu-rechinu.

Devine rutină să faci într-o zi de start cu două alimentări treizeci de ture de pistă, cum de asemeni devine rutină ca după zile şi zile de zbor de instrucţie, cu tot atâtea decolări-aterizări să mergi la sfârşit de start, cu elicopterul în zbor, la câţiva metri de pământ, spre hangare.

Dar consumul de combustibil ori că a fost mai mare decât de obicei, ori că cel de la alimentare neatent o fi întrerupt mai repede curgerea pe furtun, de ajuns că benzina mai că s-a terminat, iar sorbul, din clătinarea lichidului în rezervor, a luat puţin aer.

Aerul, ajuns în carburator pe traseul benzinei, a însărăcit excesiv amestecul trimis spre cilindrii motorului, care astfel au înghiţit în gol făcând „hâc”. Hic-ul transmis prin axul motor la palele aparatului,

reacționând şi ele rapid, au muşcat în rotația lor mai puțin din aer micşorând sustentația, provocând să zicem, o cădere pe verticală de trei metri, în timp ce înălțimea reală o fi fost de vreo doi metri. Rezultatul algebric sumă de minus trei cu plus doi dă minus unu. Adică exact cu cât elicopterul a fost buşit de pământ. Exact cât i-a trebuit ca să rupă palele elicei. Operativ comisia de anchetă a stabilit:

cauza: – nu s-a supravegheat litrometrul.
vinovat: – pilotul, pentru că …
măsuri: – imputarea elicei în sarcina vinovatului.

S-a constatat că elicea respectivă mai avea resursă de funcționare doar câteva ore. Cine mai face un maldăr de acte, pentru câțiva lei …

Iar nea Nicu-rechinu, norocos, scăpă doar cu beşteleala.

Hotărârile de partid şi de stat privind dezvoltarea agriculturii au pus sarcini mari pe biata aviație utilitară, ce cu acelaşi material şi aceeaşi încadrare, trebuia să facă față stropirii holdelor din avion.

Mai cu „indicății" de sus, mai cu înțelegeri ca între colegii aviatori, se făcu apel către armată, către Şcoala militară: Ajutați-ne!

– Care vrei, zburător pe … să mergi, să dai o mână de ajutor.

Şi se găsiră câțiva inimoşi, printre care şi nea Nicu.

Pilot bătrân, cu mii de ore de zbor pe asemenea avioane, era poate cel mai indicat. Nu poți trimite un „reactorist" la aşa misiune.

Avionul, de acelaşi tip cu cel din şcoală, avea în plus doar instalația de prăfuire. Faptul că trebuia să zboare la rasul solului nu punea probleme, că doar nea Nicu nu o fi fost înger la viața lui, să fi rezistat plăcerii de a razmuta firul ierbii. Deci toate în regulă.

Pilotul a aterizat cu bine la baza agricolă unde i se fixase misiunea de stropire a culturilor şi până la umplerea rezervorului cu agentul activ, se retrase cu inginerul agronom, o tovărăşică durdulie cu funduleţul mare – slăbiciunea lui recunoscută – sub un pom.

Treaba terminată, urcă în avion, porni motorul, rulă în decolare, în pantă de urcare mai „puturoasă" decât cea obişnuită în şcoală, băgă avionul în înclinare, ca cea din zborul cu elevii, îndreptându-se spre fanionul ce marca punctul de unde începea stropirea.

Avionul înclinat începu cu greu virajul, în acelaşi timp cu o uşoară alunecare pe plan, în spre pământ.

Dă comandă de scoatere din viraj, dar avionul rebel nu ascultă. Dă manşa la maxim în partea inversă, dar avionul continuă virarea şi glisarea pe aripă, sfârşind prin a se propti cu ea în pământ, urmând apoi tot ritualul unei buşiri, din care norocos, scăpă teafăr.

La ancheta comisiei mixte nu s-a putut ajunge la o concluzie unanimă, pentru că:

– Ne-ați dat un pilot nepriceput …

– E foarte priceput, dar trebuia să îl instruiți … specific.

Iar nea Nicu–rechinu, norocos, scăpă şi de data asta doar beştelit.

Ocupat cu interceptările în P.C., numai de Nicu nu aveam grijă. Ştiam că a plecat la „Strechea" (sau cum i-o fi spus), cu elicopterul. Pentru ce? treaba lui.

Zburând în „spațiul necontrolat" sub 500 de metri, legătura radio pe unde ultra scurte nu are mare distanță, aşa că îl aud slab:

– Tămâia, sunt 777, Valea Călugărului, intru radio cu Prahova.

– Înțeles 777, aprob radio cu Prahova, sunt Tămâia.

După care adaug necodificat:

– Nea Nicule, tot eşti acolo, coboară şi ia o gură de vin pentru cei de la „Strechea", că doar peşte sărat ai. Aflasem că piloții noştri au trimis colegilor un peşte vechi, iască, tare, pietrificat şi ocnă de sărat.

– Bine Costică, cobor, la revedere.

– La revedere, nene! Dracu m-a pus !? Banda înregistrase.

Peste câtva timp, îl întreb pe soldatul de la evidența zborului.

– Ce-i cu 777 ?

– Nu ştiu, n-a aterizat, nu mi l-a dat aterizat.

– Dar tu ce păzeşti? Pun mâna pe telefon şi întreb PC-ul central.

– Nu a aterizat ? Dar unde este?

La „Strechea" marea aplicație cu supersonice, toți în fierbere. Cine să aibă treabă cu un elicopter zburând în spațiul necontrolat? Târziu aflu: 777, adică nea Nicu, a aterizat forțat lângă Strechea.

Ce se întâmplase: În tumultul convorbirilor radio de la Strechea printre sutele de ordine şi rapoarte de interceptare a apărut şi:

– Strechea, sunt 777, control.

– 777, intră pe curs (Cap Compas) 270.

– Pentru ce?

– 777 curs 270, confirmă!
– Confirm curs 270, sunt 777.
Cum şi Dumnezeul piloţilor de este în zbor şi primind ordin de la P.C. să se spânzure, execută şi apoi confirmă, nea Nicu făcu la fel.
Luă „Cap compas” la busolă 270 grade, trecând la vedere pe lângă P.C. Strechea şi pe lângă aerodrom. Merse ce merse până iar nu mai auzi staţia terestră, după care din proprie iniţiativă făcu stânga-m-prejur 180 de grade din nou în spre Strechea.
– Strechea, sunt 777, control.
– 777, sunt Strechea, câtă apă mai ai? Apă însemnând cifrat, ca să nu ne înţeleagă duşmanii, carburant.
– Am 300 de litri, sunt 777.
Cu 300 de litri elicopterul să tot zboare …
Cu 300 de litri supersonicul „o sfecleşte” …
Se pare că din confuzie, ar fi primit ordin de aterizare forţată:
– „Pune-l” unde eşti …
Plut-majorul de aviaţie, locuitor de margine al localităţii, se trezeşte deasupra casei, mai, mai să îi ia acoperişul, apoi asupra grădinii de legume, cu vijelia produsă de sfârleaza elicopterului şi se uită cum acesta se pune cloşcă în ograda sa.
– Ce-i cu dumneavoastră aici?
– Nu ştiu! Am primit ordin de aterizare … Nu ştiu!
Dar nu puteaţi să aterizaţi pe aerodrom? Mai întreabă cu glas neprimitor gazda, arătând spre partea cealaltă a localităţii, unde se vedeau clădirile aerodromului şi avioanele în activitate.
– Nu ştiu! Am primit ordin de aterizare … Nu ştiu!
Se pare că şeful lui îl întrebă:
– Şi dacă primeai ordin să te spânzuri, te spânzurai?
– Nu ştiu! Am primit ordin de aterizare. Nu ştiu!
Apoi cu o voce calmă şi hotărâtă rosti:
– Opriţi-mă de la zbor!
– Vă rog, opriţi-mă de la zbor! Nu mai zbor, am avut prea multe ghinioane. Iar zborul … atâţia ani, mi-a fost îndeajuns.
Iar şeful înţelegându-l, cu toate că nu vroia să piardă un instructor bun, îi strânse mâna şi îi spuse trist:
– Bine … bine, nea Nicule. Bine!

Miţa opreşte zborul

Fraţii Wright, după ce cu maşina lor zburătoare s-au desprins de la sol, inaugurând era zborului cu avionul, şi-au încheiat ziua în faţa semnului victoriei, două picioruşe în „V” marcând două victorii de nedespărţit, cucerirea cerului şi a femeii. Vezi presa vremii!
Cei însetaţi de dreptatea istoriei, ştiu că şi un român a fost printre cei care au cucerit primi cerul, dar în febra zborului a uitat femeia.
Noi urmaşii, a trebuit să ne luptăm astfel cu câte două, în secret, accesându-le pe rând, pentru a recupera handicapul de început târziu.
Churchill a intrat în istorie cu ideea furată de la aviatori, „V”-ul victoriei, înlocuind desfacerea picioarelor cu crăcănarea degetelor arătător şi median ale mâinii stângi, ceea ce era tot una cu cunoscutul gong „bang-bang-bang-baaaang al BBC-ului, din timpul războiului.
Acum simbolul s-a perimat, orice terorist scoţându-ţi ochii cu degetele crăcănate, iar femeile mai rău, preferând poziţii inedite …
Deci cucerirea aerului, pe care o regăseşti în alte cărţi, a mers mână în mână cu cucerirea femeii de către aviatori, sau mă rog, cucerirea aviatorului de către femei, venind şi eu a completa această istorie cu câteva modeste exemple cunoscute oral, dar mai puţin grafiate pe hârtie. Le consemnez spre a rămâne de a-pururi în arhive.
Venerabilul aviator încă mai fredonează cântecul tinereţii sale:

... fată blondă şi micuţă, nu fii aşa rea drăguţă
dă-mi un dulce, dulce, dulce sărutat.
De la soldat, la adjutant, la comandor mergea,
o săruta toată flotila … şi ea tot mai vrea.

Zborul escadrilei de vânătoare reactivă era ameninţat să fie oprit.
Ultima cisternă cu petrol (aşa cum era numit acesta în sat, unde putea fi preschimbat în vin la rata de 5/1) sau cherosen, cum spun specialiştii, intra la alimentarea avioanelor de la „buzunar”.
Ofiţerul de serviciu pe start sesizat, trimite ajutorul la depozitul de carburanţi să vadă: „Ce mama dracului e cu cisternele alea …”

Întrebuințând expresii de aerodrom, nu toate pot fi explicate.

Încerc totuşi. Astfel, gradele de comparație: atenție, atenție mărită, cotoioasă, cotoioasă rău, se exprimă oarecum prin: Ce-i, vezi ce-i, ce dracu şi superlativul absolut al vorbirii: „ce mama dracu”.

Auzind: „Ce mama dracului e cu cisternele alea” ajutorul înțelese „că-i cotoioasă rău” şi sări ca ars într-o maşină şi fuga spre cazarmă.

La câțiva kilometri pe drumul pistă-aerodrom, cisternele erau trase pe dreapta. Şoferii, militari în termen, aşezați unul în spatele altuia, formau disciplinați o coadă de parcă s-ar fi găsit acasă, la o coadă socialistă, unde s-ar fi dat adidaşi de porc sau tacâmuri de pui.

Din porumb tocmai ieşea unul încheindu-se la bumbi, iar primul de la coadă pornise în marş forțat deplasarea pe aceeaşi cărare.

Ajutorul tăind calea, nerespectând rândul, ia urma celui ce intra în păpuşoi, ce din mers se descheia şi dă peste „Mița fund-de-fier“ culcată pe spate, pe o pătură gri cazonă, în poziție „victorioasă”.

Răcnetul ca de tunet al ajutorului, terminat în „ …-tuvă”, strică disciplina rândului, soldații bulucesc la maşini, iar avioanele continuă să decoleze şi aterizeze pe pistă fără întrerupere.

Mița arestată şi dusă la Corpul de gardă, este primită cum se spune „cu pâine şi sare” de către vechi cunoştințe, sau mai precis fiind vremea prânzului, servită cu o mâncare de fasole la cazan, clasa întâi, cu slănină mustind în unsoarea cu ceapă deasupra, porție dublă.

Bătrânul plutonier major de miliție, şef de post, chemat urgent să o aresteze, ştiind că fata nu lucrează pe bani ci numai din umanitate, caritate şi plăcere, îşi face conştiincios datoria întrebând:

– A cerut bani sau alte avantaje materiale? A plătit cineva ceva?

– Nu! Fu răspunsul cinstit.

– Îmi pare rău, dar nu o pot aresta.

– Dar ce facem cu ea?

– Dați-i un post … ca la fosta cavalerie „călărită cu schimbul”.

Tânărul ofițer, şeful companiei Pază, neputând să lase peste noapte un chibrit lângă găleata cu benzină, o conduce pe Mița până la ieşirea din unitate şi amabil îi spune:

– Fă! de te mai prind p-aici … şi nu ştie ce să mai zică că-i face.

Fata înțelegând în felul ei, răspunde făcând cu degetul pe buză:

– Pa! … Atunci treci tu pe la mine …

Verighetă pătrată

Tânărul aviator mai pune încă un lemn pe butuc şi îi arde una cu toporul, despicându-l fulgerător în două, aşa cum ar „despica” capul celui vinovat, că iar nu sunt plăcuțe de frânare, ceea ce l-a făcut azi, a doua oară în săptămâna asta, să nu-i ajungă toată pista la aterizare.

Pune un nou lemn pe butuc şi se pregăteşte să-l ardă şi pe ăsta cu sete, dar întâmplător îşi aruncă ochii pe drumul dinspre gară, unde vântul de câmpie care aici nu se opreşte niciodată, flutura ca un drapel rochia unei fete, umflată ca o voalură, neascultând de mâna ce căuta să o țină în jos pe genunchi. Privirea lui de vultur recunoaşte „paraşuta” cunoscută cândva. Şi ea îl vede şi îi face amical cu mâna.

Noroc că soția tocmai plecase cu un braț de lemne sus pe scări.

Aviatorul îi iese grăbit în întâmpinare.

– Bună … îl salută ea veselă.

– Bună! răspunde el morocănos, aruncând şi o privire spre bloc.

– Ce-i cu tine pe aici?

– Păi …! am venit să te văd răspunde ea candidă.

– Cum să mă vezi, n-ai ştiut că …

Între timp apare şi soția care de la distanță îi priveşte.

– Hai să-ți fac cunoştință cu olteanca mea, de profesie coafeză. Dacă vrei, îți face şi părul …

Priveşte şi ea spre soție, spre el, apoi iar spre soție.

– Las … poate alt-dat. Pa!

Se întoarce şi o ia agale, legănat, spre gară, în timp ce tânărul aviator ca un grivei în lanț, se uită la … unduirea lanurilor de grâu în spic de pe marginea drumului. Oftează, şi se întoarce la ale lui.

Pune lemnul pe butuc şi dintr-o lovitură le despică pe amândouă.

– Cine-i? Ce-a vrut? Întreabă soția curioasă.

– Întreba de gară, răspunde el, luând un alt lemn la rând.

– Da ce-i proastă? Nu vede gara în față?

– Proastă! Confirmă el.

Aerodromul cu Orăşelul aviatorilor este departe de capitală, de viaţa modernă şi ultima modă, de care tinerele femei nu de mult foste domnişoare ale oraşului au parte doar la televizor. Salvarea, oraşul din apropiere, la care ajungi cu trenul în nici o oră şi unde totuşi mai poţi găsi cea ce magazinul Orăşelului aviatorilor nu oferă. Şi de ce au neapărată nevoie femeile, indiferent unde se vor găsi ele, pentru a fii în pas cu ceea ce se poartă. La plecare, lista şi directivele sunt clare, iar soţii, indiferent unde sunt ei şi ce sunt ei, aviatori, marinari, ingineri sau pescari, sunt la fel de uituci în această problemă, aşa că:

– Nu uita! mărimea trei, a strigat după el soţia la plecare.

Acum în oraş, în magazin, bifând altă cumpărătură de pe listă, îndeplineşte ordinul primit, cumpărând două perechi, aşa ca să aibă.

Scoate şi deschide portvizitul să plătească. Din el cade pe ciment, cu un zgomot ca de puşcă, un mic obiect rotund, ce normal îşi are locul pe deget şi care atestă starea civilă a purtătorului.

Aviatorul, ca şi starul de cinema, este mereu în atenţia femeilor, cărora le plac îndrăzneţii, curajoşii dar şi ochii şi uniformele albastre, indiferent uneori de ce au ei pe deget. Iar ei, nu de mult foşti mari şi tari sfărâmători de inimi, îşi mai încearcă disperaţi succesul, ascunzându-şi actuala apartenenţă monogamică.

Metalul o ia de-a dura pe diagonala magazinului, în linie rectilinie, rulându-şi circonferinţa, parcă pentru a măsura dimensiuni.

Zgomotul a atras atenţia celor câteva cliente, acum asistente la scenă, care urmăresc cum aviatorul dă să prindă obiectul buclucaş.

Cu toate reflexele lui nu reuşeşte, obiectul fiind mai rapid. Încearcă din nou, dar se loveşte de una din cliente, îmbrăcată cu o fustă cloş, roză, din panouri ca de paraşută, care a încercat să taie calea obiectului, dar fără succes.

Un „pardon” politicos şi reciproc, după care aviatorul continuă urmărirea. Obiectul pierzându-şi viteza, intră sub un galantar, unde oprindu-se, se apleacă pe o parte şi face vreo trei rotaţii pe circomferinţă, ca o vrie. Cu un clinchet strident ca de clopoţel de prăvălie, se opreşte să se odihnească.

Aviatorul se apleacă, îngenunchiază şi îşi bagă mâna sub galantar spre a recupera obiectul. Întâlneşte însă nişte degete subţirele, calde, intrate mai repede decât ale lui, de dincolo, ce înşfacă obiectul.

Se ridică.

Se ridică şi drăguţa vânzătoare de cealaltă parte a galantarului, care cu mâna la înălţimea ochilor, cu un zâmbet afişat amabil, dar în fond era perfid, îi dă verigheta în pufnirile de râs ale clientelor.

Roşu ca focul, cu urechile-i arzânde, plăteşte şi iese pe uşă, nu înainte de a auzi spusele uneia dintre cliente:

– Vezi dragă, bărbatul meu nu ar putea păţi niciodată aşa ceva.

– Ce? O-i fi sudat-o pe deget:

– Nu. I-am făcut o verighetă pătrată ce nu intră în portofel?

Afară, fustiţa roz din panouri ca cele de paraşută umflată de briza mării, ieşită cu câteva secunde înaintea tânărului în uniformă albastră, se opreşte, se întoarce şi îi spune:

– Vă rog să mă scuzaţi, ştiţi eu …

Nu mai contează ce a răspuns aviatorul.

Întâmplător aveau acelaşi drum în josul bulevardului.

====================

Bilanţul anual la ARPIA 2003

Cuvântul subsemnatului

Bilanţul
a fost concludent,
cu lipsuri şi realizări,
dar oarecum înpotmolit,
în nesfârşite prezentări.

Pentru că:
Douăzeci minute i sau alocat,
pentru a vorbi, dar dumnealui,
cum că i-a stat ceasul, a vorbit întruna,
de ne-am întrebat … pe timpul cui?

Şi-atunci !
Văzând că nu se mai opreşte,
povestea-i fără de sfârşit,
bisericuţa … cea din spate,
se pusese iar pe şuşotit.
Iar voci din sală în surdină,
termină că … ne-ai plictisit.

Iară mereu,
de la prezidiu,
suntem atenţionaţi mereu …
Disciplinaţi să fiţi în sală,
precum e-n general … **M e r e u.**

Notă: Sedinţa a fost condusă de către Generalul Constantin **M e r e u.**
Preşedinte ARPIA – Fil. Bucureşti

Intră - iese pe doi …

Peronul micii gări şi sala de aşteptare erau ticsite de uniformele albastre ale aviatorilor navetişti debarcaţi din camioanele cu prelată.

Pe grupuri de discuţii se dezbătea acelaşi subiect care reuşise să indigneze şi să contureze opinia acestor curajoşi bărbaţi ai unităţii de aviaţie. Nu erau străini de brave acţiuni trăsnite, de chefuri răsunătoare, uneori şi de păruieli cu amici din alte arme, pentru obţinerea supremaţiei în localitate sau păstrarea onoarei de aviatori.

Dar asta de acum nu era bravură, era …, nu se găseau cuvinte.

Cu două seri înainte, bătrânul octogenar care locuia în căsuţa bordei pe o palmă de pământ în spatele gării, fusese jefuit de către soldaţi, de toată averea sa, un butoiaş de cincizeci de litri cu vin, obţinut prin truda mâinilor lui din via îngrijită toată vara.

Indignarea şi ruşinea ce plana asupra aviatorilor era de nedescris, ceea ce determină pe cei de la Contrainformaţii să intre pe fir.

Prin mijloace specifice, făptaşii fuseseră prinşi în scurt timp, beţi cui şi spre uşurarea generală, nu erau aviatori ci de la „diri-bau”.

S-a recuperat butoiul uscat, care se înapoie bătrânului plin, alături cu câte ceva de ale gurii, plus simpatia colectivă a aviatorilor.

Zumzetul acestor discuţii aprinse este la un moment dat acoperit de incidentul de la casa de bilete. Subofiţerul aviator, recent mutat în garnizoană, încă nu reuşise să îşi ia abonament şi fire cinstită nu vroia „a face blatul” pe CFR, aşa că ciocăni uşor în geamul ghişeului.

Impiegatul de serviciu, prietenul nostru, cunoştinţă de ani de zile, deschise uşiţa ghişeului şi rosti familiar: Zii …

– Dă-dă-dă-mi un bi-bi-let.

– Pă-pâ-pâ-nă un-de?

– Pâ-pâ-nă-n mă-mă-ta.

Impiegatul ieşi pe uşa cu „Intrarea interzisă” stropşind la militar:

– Mă mă mă-ţi ba-ba-ţi joc de mine?

– Da da tu de ce-ţi ba-ba-ţi joc.

Noi asistenţa, asistând conflictul, intervenim diplomatic:

– Măi! voi nu vedeţi că vorbiţi aceeaşi limbă?

Acceleratul înzăpezit undeva în Nord, are două ore întîrziere.

Puţin, faţă de alte dăţi cînd am fost obligaţi ca în şir de partizani, mergând pe lângă calea ferată, în drumul spre oraş, spre casele noastre, să luăm în picioare zăpada afânată, proaspăt pusă. Temerarii deschizători ai drumului, obosind, erau înlocuiţi de alţii, apoi de alţii şi tot aşa avangardă, ai sutelor ce veneau din spate.

Sala de aşteptare, om lângă om, de nu puteai să îndoi genunchii, era încălzită de corpurile, respiraţia şi transpiraţia noastră. Periodic ne permutam, unii afară, pentru reîmprospătarea cu aer curat a plămânilor, alţii înăuntru spre dezgheţare.

Dincolo de geamul casei de bilete şi a uşii cu „Intrarea interzisă”, se auzeau râsetele bâlbâite ale celor doi, deveniţi între timp prieteni, aşezaţi în faţa unor ceşti cu cafea fierbinte, trezindu-ne invidia.

Într-un târziu, îl auzim pe impiegatul de mişcare raportând la telefon dispecerului de la circulaţie:

– In-tră, ie-ie-se di-di-rect pe doi.

Ceea ce însemna că un tren va trece pe linia a doua, fără oprire.

Semn bun, linia-i liberă. S-a desfundat podul de la Râmnic.

După câteva minute, un marfar pe linia directă, urlându-ne în urechi, ne arată cu semnalul de alarmă efectul Doppler al adunării algebrice a vitezei sunetului cu viteza trenului în frecvenţa audio. Exemplu dat la cunoaşterea tehnicii de radiolocaţie, spre a înţelege cum se departajează electronic două ţinte ce sunt apropiate în zbor.

Ţăcănitul ritmic al roţilor ne trezeşte nerăbdarea, iar ochii privesc lămpaşul roşu de la coada trenului ce se îndepărtează, apropiindu-se de locul unde am vrea să ajungem şi noi, la oraş.

– De ce nu l-ai oprit mă, să ne ia şi pe noi?

– Da, să, să-nghe-ţaţi şi să mă-mă, bă-gaţi în belea …

– Las că de băgat tot te băgăm. Îngheţăm aici sub acoperiş CFR.

De fapt „siguranţa circulaţiei”, ordinele primite interzic a ne agăţa de marfare, dar cei mai curajoşi, ghemuiţi prin cabinele de frână sau pe platformele din spate ale bou-vagoanelor sigilate, înfruntă riscul celor 15-20 de minute de vânt tăios, îngheţat, ce îi sficiuie şi care nu ţine seama de căciuli, mănuşi şi mantale.

Aceştia ajung mai repede acasă, dar apoi le trebuie ore întregi să îşi scoată frigul intrat în oase şi să oprească clănţănitul dinţilor.

Trec minute, zeci de minute, întunericul a coborât de-a binelea, frigul s-a întețit, cei de afară mai presează sardeaua în mica încăpere a sălii de aşteptare, când în fine îl auzim pe bâlbâit:

– Intră pe do-do-doi, patru mi-mi doi.

Încet, încet, încăperea se goleşte şi peronul se albăstreşte de uniformele navetiştilor care se împrăştie pe toată lungimea trenului.

Urcarea în tren este ea însăşi o problemă de abilitate.

Călătorii nerăbdători de apropierea oraşului, se masează la capetele vagoanelor care cu valize, cu bocceluțe, pe care le sărim. Depăşindu-i ne aşezăm pe locurile eliberate de ei, lîngă alți călători zgribuliți de frigul din vagoane, în timp ce nouă ni se pare prea cald.

Ajunşi acasă, copii, soția, mâncarea caldă ne dezmorțesc, ne dau puteri, ca după 10-12 ore să reluăm naveta în sens invers. Trenul de la Bucureşti nu întârzie niciodată, ca să ajungem mai târziu la serviciu, numai spre casă întârzie. La şase şi cinci ies din casă. Zece până la gară, zece rezervă, paişpe cu trenul şi la şapte sunt în front.

– Azi toți la pistă, la zăpadă. Maşinile au lucrat toată noaptea, dar pista încă este indisponibilă, nu se pleacă acasă până nu …

Continuînd ciclul vieții, aviatorii sunt din nou în camioanele cu prelată, spre gară, nerăbdători să afle, azi ce întârziere are.

Apoi pe grupuri de discuții se dezbat alte subiecte:

Vine revelionul. De unde facem rost de vin?

Popa de la Piatra nu vinde mă, am fost eu la el, i-a înghețat butoiul. De „trage” zice că îi dă „inima” şi la dezgheț rămâne cu apa.

Vă duc eu la Linca, soacra lui Grigore, la Odobeşti. Are baba o cramă cu uşă de stejar, de au tras nemții în 916 cu tunul şi nu au reuşit să o spargă. Dar şi lacătul tot de atunci e. Şi e greu de deschis.

Las că-l deschidem noi, se oferă Vasile, un mecanic de avion, la care se aliază şi Ivan de la Baza de deservire şi Tudor radistul ...

Dar unde sunt piloții? Sunt printre noi „aviatorii”.

Ei sunt păsări rare. Pe un aerodrom, la 20-30 de aviatori găseşti un pilot. Că atâția sunt cei ce în echipă, îi ajută să zboare.

– Şi cum ştii care sunt piloți?

– După Cuci. După „Insigna de clasă”.

Spionii

Trimişi cu nu ştiu ce mari treburi în altă garnizoană de aviație, un plutonier aviator şi doi soldați, au alertat şi pus pe jar întreaga miliție şi securitate a respectivului județ.

Plutonierul iese în evidență prin antecedentele sale, care pot fi calificate ca umanitare sau dimpotrivă ca licheleşti, depinde cum eşti dispus să priveşti lucrurile.

– Unde mergi? Îl întreb oprind maşina la semnul lui.

– Până în sat ... În sat opresc să coboare.

– Lăsați că merg mai departe.

– Până unde?

– Până unde mergeți şi dumneavoastră. Dar unde mergeți?

Aha! Ăsta a plecat iar la vânătoare liberă de fuste, gândesc eu.

Mergea cu maşini de ocazie până la prima gară mai mare, de unde se întorcea cu trenul şi cu ce „ocazii” găsea.

– Şi unde vă duceți? o întrebă politicos pe tânăra călătoare, lângă care se aşezase, căutând loc, după ce luase vagoanele la rând.

Din vorbă în vorbă aceasta se destăinuie.

– La soțul meu la penitenciar la M …

– Dar penitenciarul nu mai este la M. Nu ați aflat că s-a mutat? Eu sunt acum şef acolo.

S-a înserat. Coboară împreună din tren în gara pustie, mărginită de imensa câmpie. Din gară, porneşte un drum care duce în întuneric, nu se vede unde şi pe care cei doi o apucă.

– Vedeți, acela este penitenciarul, spune arătând intrarea unei unități militare, spre o clădire, punct de control, luminată slab de un bec gălbui şi o barieră străjuită de o umbră de santinelă.

– Puteți merge acolo, au amenajată o cameră specială pentru oaspeți, cu mese şi scaune, unde puteți sta până dimineață, dar o să vă fie cam frig, că nu are sobă.

Dar puteți veni la mine, nu mă deranjați, locuiesc în acest bloc.

Dimineață, tot pe același loc, pramatia îi spune:

– Dragă scuză-mă, dar trebuie să mă duc la serviciu.

Ştii, aceea, este o unitate militară de aviație. Se văd şi avioanele Penitenciarul este tot la M. Era vorba să se mute, dar nu s-a mutat, iar gara e cea care se vede.

Se despart ca prieteni. Femeia nu arată a fi prea tare supărată, de întîrzierea survenită, la întâlnirea lunară ce o are „la vorbitor", cu soțul, aflat în detenție, la penitenciarul din M.

Acum este căutat de Securitate. Nu el, ci nişte ...

Dar să vedem ce şi cum.

În şubele lor de aerodrom, făcute din doc kaki, îmblănite pe dinăuntru şi cu un guler mare de blană maro, fără epoleți şi grade, cei trei par mai masivi şi au ceva de militar, dar nu prea.

Cel mai în vârstă, şeful, şi cei doi mai tineri, soldați, se plimbă pe înserat pe la periferia oraşului, în imediata vecinătate a aerodromului, ca tot omul aflat în delegație prelungită, cu o diurnă mică şi cu buzunarele goale.

Acesta povesteşte despre aventurile lui, despre nişte chiolhanuri cu mâncare şi băutură, care nu fac altceva decât să-i ațâțe pofta, iar celor doi, soldaților, să le aducă aminte că şi ei au stomacuri, care pot mistui şi altceva decât obişnuita mâncare bromurată, după cum merge vorba, de la cazan.

Trec pe lângă o curte cu o casă albă, bătrânească, ascunsă tocmai în fund, după nişte tufe de viță boltite de o mână de om gospodar.

Plutonierul se opreşte, stă privind gânditor, apoi spune soldaților:

– Auziți, măi trupă! Mergem aicea, dar voi doi sunteți muți, nu vorbiți ... nu ştiți ... ați uitat româneşte. Înțeles?

– Nici nu aşteaptă răspunsul lor şi o ia înainte pe ceea ce ar fi trebuit să fie o poartă, păşind sigur pe cărarea albă, străjuită de tufe de flori, spre casă. Soldații timizi îşi urmează şeful.

O potaie de câine îi simte şi fără convingere, se dă la ei.

Din casă iese şi gospodarul, un bătrânel uscățel, firav, care strigă la câine şi îl potoleşte, în timp ce se uită mirat la grupul de oameni ce vine pe cărare.

Ajuns la intrarea în casă, cel mai în vîrstă din grup întreabă:

– Se poate? Şi păşeşte aplecându-se puțin, fără să mai aştepte încuviințarea gazdei. Îl urmează şi stăpânul care nu e dumirit ce caută aceşti oameni la el. Cel intrat le face semn cu mâna şi celor doi mai tineri, care cu nişte figuri speriate, de ordinul primit, dar şi de faptul că dau buzna în casa unui om, în prag de noapte, intră şi stau cuminți, timizi lângă uşă.

Cel mai în vîrstă, adresându-se bătrânului, spuse încet:

– Ăştia doi, arătând scurt cu capul spre cei din uşă, sunt spioni americani, eu sunt călăuza lor ...

Şi cum bătrânul nu înțelegea ce caută aceşti americani la el, continuă pe un ton conspirativ, apropiindu-se şi privindu-l în ochi.

– Aşa că, ceva de băut şi de mâncat. Înțeles?

Bătrânul clătină din cap, nefiind în stare să răspundă.

– Dar, atenție, nici o vorbă că ... Nu miliție, nu ... ai înțeles?

– Îhâ! Răspunde încet şi speriat, omul.

Apoi se duce în cămară după cele de trebuință. Aduce o sticlă cu molan, nişte pâine neagră, ceva slănină şi ce o mai fi avut omul prin casă şi le pune pe masă.

În întunecimea camerei, luminată slab de un bec galben, chior, într-un pat o bătrână priveşte, nu pricepe, dar tremură de frică. Bătrânul se aşează lângă ea pe marginea patului, o prinde de mână cu un gest de protecție, să simtă că este apărată şi stau aşa muți, privind.

Cei doi mai tineri nu prea vor să servească, dar mai îmbiați, mai cu forța dau pe gât un pahar, apoi încă unul, după care şi câte o bucățică de pâine şi de slănină. Amețiți de puterea molanului şi de pofta de mâncare venită între timp, se pun pe treabă, pe săturate.

La plecare tinerii vor să spună ceva, să mulțumească pentru omenire, dar un ghiont şi un gest autoritar, semn către uşă, îi opreşte.

Călăuza, întorcându-se către gazdă, îi reaminteşte:

– Înțeles? fără Miliție că ... şi face un gest a de toate interpretabil.

– Înțeles, răspunde bătrânelul timid şi de-a binelea speriat.

După ce s-au mai îndepărtat nițel, grupul amețit e vesel, se pun pe râs, din nou viața li se pare frumoasă.

– Mă americanilor, să vă țineți gura că dați de dracu. Înțeles?

– Înțeles răspund cei doi în cor, chicotind de râs.

Nici nu a ieşit grupul bine pe poartă că bătrânelul prin fundul curţii se strecoară şi iute fuga la Miliţie.

– Trei spioni americani la mine, au băut, au mâncat ...

– Măi moşule eşti beat? I-a suflă aici.

Afară de un uşor damf de molan, băut, cum declară chiar el, aseară, la cină, moşul nu pare băut.

Acasă la bătrân, la locul faptei, miliţianul studiază probele. Constată că într-adevăr urmele de pe masă, resturi roşii-vişinii de vin în trei pahare, arată că acolo au stat trei persoane.

Baba ascunsă în întunecimea camerei, întrebată, aprobă şi ea dând din cap că acolo au fost trei persoane.

Întors la post, Plutonierul de miliţie raportează Şefului de post, care raportează şefului, care la rândul lui raportează ...

La locul faptei vin alţii de la miliţie, apoi de la securitate, apoi alţii cu maşini de la securitate, apoi alţii cu câini de la securitate şi aşa toată noaptea, că bătrânul se întreabă dacă nu a făcut o mare prostie că nu a ascultat de ce a spus cel mai bătrân dintre cei trei.

În fond, afară că i-au băut două kile de vin, o juma de pâine şi nişte slănină, nu i-au făcut nimic. Şi păreau şi de treabă. Mai ales cei doi tineri sfioşi, care parcă ar fi fost nepoţii lui, nepoţi ce sunt acum militari în armată.

Judeţeana de Securitate intră în alertă, judeţele învecinate sunt grabnic înştiinţate. Unităţile militare şi economice sunt alertate şi ele.

Ofiţerul cu Contrainformaţiile din unitatea de aviaţie primeşte şi el depeşe. Trei spioni americani în zonă. Luaţi măsuri de securitate.

Comandantul unităţii ia şi el respectivele măsuri de întărirea pazei unităţii. Dublează santinelele în posturi şi trimite patrule pe perimetrul exterior al unităţii.

În tot judeţul, echipe speciale, caută zi-noapte spioni americani. Câteva zile securitatea caută înebunită trei spioni americani, în timp ce aceştia dorm liniştiţi în paturile lor din cazarma unităţii de aviaţie.

“Americanii”, nu pot ţine în guşă aşa o năzbâtie, mai ales când văd atâta agitaţie în cazarmă, îi mănâncă limba, o destăinuie la alţii, aceştia la rândul lor la alţii, vestea merge, informatorii află şi aşa povestea ajunge până unde trebuie.

Soldaţii, chemaţi la ofiţerul de Contrainformaţii, spun tot .

Cui să-i dea prin cap că …

– Nu vă supăraţi! Nu ştiţi unde este unitatea de paraşutişti?

Întreabă nostima domnişoară pe ofiţerul întâlnit pe bulevardul ce duce din centrul oraşului spre parcul din Crâng.

Cum poate un tânăr ofiţer să nu se oprească şi să nu răspundă unei asemenea întrebări. Dacă nu ar fi fost ocupat, şi domnişoara ar fi acceptat, ar fi condus-o cu plăcere, personal, până la acea unitate. Cu regret, se mărgini numai a o îndruma, arătându-i chiar cu mâna întinsă cu degetul arătător îndreptat în acea direcţie.

– Mulţumesc, răspunse frumoasa domnişoară cu un surâs larg pe buze, pentru a ascunde perfidia.

Ofiţerul îşi văzu de drum, întorcând apoi bineînţeles capul.

După nici o sută de metri, lângă el opri o dubiţă, din care coborî un ofiţer mai mare în grad şi … îl pofti să urce, în spate, în dubiţă.

– Nu vă supăraţi! Nu ştiţi unde este unitatea de paraşutişti?

Întreabă nostima domnişoară pe alt ofiţer întâlnit.

Şi iar dubiţa opri, un ofiţer mai mare în grad coborî, şi cel mai mic în grad urcă tot în spate în dubiţă. Iar la „Garnizoană” în faţa acestor „mari gură cască nevigilenţi”, cel mai mare în grad începu:

– Vigilenţă, secretul militar, duşmanii, atitudine de gură-cască … şi termină logoreea, împărţind la toţi, ca să nu se supere nimeni, nişte hârtiuţe pe care scria: „ trei zile de arest, pentru …”

După care considerând misiunea încheiată, plecă satisfăcut spre Bucureşti, iar a doua zi la serviciu „bifă” încă o sarcină îndeplinită în planul de control şi măsuri ale „Stării de vigilenţă” în teritoriu.

Culmea absurdităţii era că în acest oraş, vechi leagăn al aviaţiei şi al paraşutismului, nu se puteau ascunde nici avioanele ce toată ziua bâzâiau pe deasupra şi nici paraşutele ce plutind veneau din cer.

Dacă domnişoara şi pe „ţâcă” cel mic de la grădiniţă îl întreba: Unde-i unitatea de paraşutişti? Acesta arăta cu degetul zicând peltic:

– U`te, ttanti, colo … Şi asta, fără ca fundul fâţei să îi ia ochii.

Paraşutiştii; aceşti băieți, curajoşi dar şi frumoşi, atent recrutați şi instruiți, creaseră cu timpul, o tradiție de mare onoare a selectei arme de paraşutişti. Era o mândrie să spui că ai făcut armata la paraşutişti.

Pregătiți după metode speciale, aveau în afară de regulamentele militare generale şi propriile lor ciudate reguli nescrise.

Spre exemplu, paraşutistul care ajungea vinovat sau nevinovat pe la arestul garnizoanei putea să-şi ia adio de la frumoasa şi râvnita „beretă albastră” şi pleca urgent spre „bereta kaki” a altor trupe.

Nu mai spun de încăierările tinereşti „cocoşeşti” în care, dacă erau dovediți şi identificați, aveau aceeaşi soartă.

Lansat la sute de kilometri distanță de unitate, fără haine militare, acte şi bani, avea trei zile spre a ajunge la unitate. Prins pe CFR fără bilet sau adus de miliție, era terminat. Aceştia erau paraşutiştii.

Cum a aflat că Grig, neastâmpăratul Comandant al paraşutiştilor, vrea să-i facă o vizită, Comandantul unității, a devenit neliniştit.

Se întreba ce-o mai pune la cale, ce-o mai născoci, că mereu era plin de surprize, care de care mai năstruşnice, mai neaşteptate, ce le inventa pentru instruirea oamenilor săi, a unității de desant aerian.

Cu toate că avea oricând porțile deschise pentru a intra în unitate, comandantul îşi trimise un om de încredere să-l aştepte şi discret, să-l urmărească şi mai ales să-i urmărească pe unde-i poposesc ochii.

Vizita era suspectă şi că; doar cu vreo două zile înainte s-au văzut la Garnizoană şi dacă avea ceva să-i spună, o putea face acolo.

Cu o cafea şi cu un pahar de „ceva” în față, din „biblioteca” de protocol, vorbiră de una de alta, se plânseră reciproc de măsurile de „economie”, căci cu trei cartuşe nu poți instrui un trăgător. Discuții neesențiale. Comandantul aştepta cu nerăbdare să afle motivul vizitei, mai ales că musafirul se ridică să plece. Se ridică şi comandantul să îl conducă şi aşa în picioare, ca un fapt divers, ca ceva fără importanță, Grig îi spuse:

– Mă! Eu am planificat săptămâna viitoare o aplicație aici la tine.

– Bine, zise Comandantul, obişnuit cu desele aplicații ale unității de paraşutişti, cu care colabora des în pregătirea trupelor.

– Nu ai înțeles. Tu eşti obiectivul …

– Adică?

– Adică, eu să stau unde ai stat tu până acum, iar tu unde am stat eu ca musafir. Dar să-mi spui cum îți place cafeaua. Mai tare mai …

– Şi unde zici că stai? Întrebă din nou Comandantul, arătând cu mâinile încrucişate spre cele două fotolii, începând să râdă.

– Da! Răspunse musafirul.

– Nu! Că asta-i bună, zise Comandantul râzând.

– Bună! răspunse musafirul. Pregăteşte-te …

Şi se despărțiră ca buni prieteni şi camarazi de arme.

Statul major, în fața planului cartografic al unității, alături cu instrucțiunile şi documentele în care se descriau măsurile de apărare în cazul unui atac terestru sau aerian, le înbunătățeau cu noi măsuri şi îşi punea în față noi probabilități de acțiune ale atacatorului.

Ce se face ziua, ori noaptea, în caz de atac terestru, dar şi aerian, din avioane ce planează neauzite, nevăzute, cu motoarele reduse.

Terestru, patrule mobile din sute în sute de metri, în cerc, împrejurul unității, patrule fixe în permanență cu ochii spre cer, în soarele zilei sau întunecimea nopții. Unitatea hălcuită în sectoare, de care comandanții numiți răspunzători, răspundeau cu capul.

Doar invizibil să fi fost, puteai intra în acest dispozitiv de apărare cu sute de ochi în toate părțile, ca țepii unui arici.

La ultimul control făcut, Comandantul şi Şeful de stat major s-au declarat mulțumiți şi unul dintre ei spuse: Nu are decât să vină Grig!

Intrând în unitate cu maşina, comandantului, ca de obicei, santinela din fața corpului de gardă îi „prezentă arma”. Comandantul răspunse salutând, apoi gornistul sună „atenție la comandant” şi toată mişcarea din unitate încetă conform obiceiului.

Ofițerul de serviciu pe unitate îi prezentă raportul, în timp ce comandantul, privindu-l, se căznea să-şi aducă aminte ce funcție are ofițerul, care îi părea cunoscut, dintre sutele de ofițeri ai unității.

Punându-şi cascheta în cuier, se îndreptă spre biroul său …

1) … şi se apucă de treburile zilei.

2) … unde găsi un cartonaş pe care scria „MINAT”

3) …unde comod în fotoliu stătea Grig, care amabil îl întrebă:

– Vrei zahăr la cafea?

Şi ca să nu speculez suspansul variantei trei, voi spune:

Câţiva oameni, au intrat în unitate pe sub pământ, pe tuburile de canalizare, s-au dus la ofiţerul de serviciu, pe care l-au dezarmat şi făcut prizonier, au chemat apoi pe şeful gărzii şi caporalii de schimb cărora le-a adus la cunoştinţă că din motive de … ofiţerul de serviciu şi şeful gărzii sunt arestaţi şi înlocuiţi.

Apoi noul ofiţer de serviciu a dispus intrarea în unitate a unor maşini cu oameni special aduşi pentru „întărirea pazei unităţii” plasaţi în punctele cheie, în timp ce dispozitivul de apărare cu ochii ca spinii unui arici, erau îndreptaţi spre cer.

Cui să-i dea prin cap că …?

Lui Grig!

Nedumerire

Acţiunea deşi pare în defavoarea comandantului, a fost totuşi un bun prilej pentru el de a vedea punctele slabe ale apărării unităţii sale, de a învăţa şi experimenta noi procedee de apărare.

Poftim! Noi am avut încă de acum 40–50 de ani, oameni capabili să organizeze şi să execute asemenea acţiuni.

– De ce sunt ţinute la secret?

Mă aud vorbind, trezindu-mă din aţipeala de câteva secunde din faţa televizorului, unde un film de acţiune cu comandouri, terorişti şi alte alea, nu ştiu ce făceau.

Iar povestea de mai sus, am visat-o? Sau a fost reală.

Cine ştie.

A fost, sigur, la Tonca cu Florea păcălit de Grig. (I.C)

Confirma sigur de sine, scriitorul comandor Ion Clenciu

Avionului meu Iak-23,
expus la Muzeul Aviaţiei

Amândoi fără resursă,
Tu acolo stai mereu,
Eu în pat lângă nevastă,
Două piese de muzeu.

Iak 17 „Cămila”, cu motor cu compresor axial, având o siluietă zveltă şi cocoşată, a fost un excelent avion de dublă comandă, pe care se făcea primele exerciţii de înstrucţie în turul de pistă cât şi lucrul de acrobaţie aeriană în zonă, pe reactor.

Contrar proverbului „ochii şefului şi efuzorul trebuiesc ferite” aici trebuia ferit şi difuzorul, adică botul avionului.

Puternicul compresor axial „sugea” orice pe câţiva metri în faţă. Pe un imprudent la „supt” şi i-a smuls toţi nasturii mantalei şi numai oprirea imediată a motorului l-a făcut scăpat.

A fost un avion care ne călea şi nerviii.

La pornirea motorului, când te aşteptai mai puţin, auzeai mecanicul de avion strigând „foc”. Apoi se trecea la stingerea incendiului.

Se ridica avionul de bot – cu pilot cu tot – se scurgea petrolul arzând din efuzor, de nu se potolea focul, se stingea cu extinctorul şi se relua pornirea. Era o plăcere …

Iak-23, această construcţie ca un butoi cu aripă, având larga cabina a pilotului la mijlocul fuselajului, nici pe departe nu semăna cu „cămila” de Iak-17. În cabina în care erai băgat, te simţeai în siguranţă, văzând ditamai fuzelajul în faţă. Te simţeai şi puternic având în mâna stângă „biciul” şi în cea dreaptă „frâiele” cu care struneai mii de cai putere.

Era un excelent avion de acrobaţie, dar puţin dotat pentru luptă şi depăşit ca performanţe. Acestea au fost cauzele pentru care a fost repede scos din serviciu.

Aparatul era necunoscut chiar şi pentru mulţi piloţi sovietici, iar la români puţini sunt cei care au avut norocul să îl piloteze.

Uneori, la decolare, dacă îi ardeai mai grabnic motorul în plin, din cauza diferenței unghiulare dintre axa avionului şi axul motorului, aveai şansa să decolezi, cum se spunea, cu picioarele pe pereți, răzând cu „babuşca”, bucata de lemn din coadă, betonul pistei.

Cu maneta de gaze împinsă spre în plin motor, nu prea rapid, pentru a nu rade cu „babuşca”, cimentul pistei, dar nici prea lent, ca să îți ajungă lungimea pistei la decolare, urmând îndrumările primite, la primele decolări chiar în cabină legat, te trezeai în zbor.

Iak-ul 23 nu a avut variantă originală de dublă comandă.

Trebuia să ai curaj ca să pleci pe un astfel de avion, în zbor, după numai câteva ture de pistă în dublă comandă făcute pe Iak-17, bazându-te numai pe cele învățate la sală despre Iak-23 şi completate cu sfaturile ce le primeai pe pistă de la cei mai „bătrâni”:

– Vezi, fii atent la panta de urcare, nu te grăbi, că Muntele Mic chiar dacă pare mare şi aproape este totuşi destul de departe, ai timp destul ca să iei înălțime.

Şi într-adevăr aveai timp să prinzi viteză, dar apoi aveai senzația că te cațeri cu burta avionului pe panta muntelui şi repede o coteai printr-un viraj pe stânga, spre vale, spre valea largă a Caransebeşului.

În zona de acrobație sau în luptă aeriană „înghițea multe”.

Într-o astfel de ieşire „țin-te după mine” trebuia ca în permanență să caut a avea avionul urmărit în colimator. Lucru uşor dacă cel urmărit se lăsa. Dar se lăsa? Într-un viraj la orizontală „bătrânul” „strângea” cât putea virajul. Strângeam şi eu, dar nu reuşeam a mă menține în interiorul cercului celui urmărit şi atunci mi-a venit ideia de a-l intercepta pe diagonală. Manevram avionul în sus aproape pe verticală, cu motorul redus şi prin ranversare aproape de limită, cădeam pe diagonală în cealaltă parte de cerc, exact pe țintă, vizând.

Doamne, câtă inconştiență, dar a mers.

La Mig-15, cu o manevră mai blândă, am intrat în vrie.

Iak-23 -ul a omorât şi el oameni, dar mai curând din vina lor, din teribilismul tinereții şi din indisciplină.

Eram tineri. „Bătrânii” nu treceau de 30 de ani.

Luptă aeriană. Ținta, face o răsturnare bruscă la joasă înălțime, pentru a scăpa de vânător. Se presupune că urmăritul, în loc de a privi în față pământul, care se apropia vertiginos, se uita în spate să

vadă dacă celălalt „se ține”.

Acesta se ținea, se ținea bine, însă a văzut şi pământul care se apropia şi a avut timp să redreseze.

În Punctul de Comandă sună telefonul:

– Alo, aviația? Întreabă o voce sugrumată, vădit emoționată.

– Da, aviația, i se răspunde.

– Sunt şeful gării, avionul arde, spune vocea, în spatele gării ...

Privind oraşul de pe platoul unde se găsea aerodromul, la nici doi kilometri, spre gară, se vedea o coloană învolburată, neagră, de fum. Nu putea fi confundată cu fumul unei locomotive. Acesta de obicei, era subțire şi se ridica drept.

Pilotul avea în buzunar „Ordinul de serviciu” pentru Bucureşti. Era învoit în interes personal. Urma a se căsători peste trei zile.

Apoi, altă jerfă care nu poate fi pusă pe seama avionului.

Sătenii s-au obişnuit. Avionul pilotat de consăteanul lor, la plecarea în misiune „rădea” puțin satul. Erau mândri de el. Şi el era. Era un pilot bun, cu încredere în calitățile sale, poate prea multă.

Decolând pentru un zbor în nori, cu un plafon jos, nu a acordat atenție stabilizării Giroorizontului. Nu a verificat dacă aparatul indica orizontala avionului corect. A intrat în nori, apoi angajat a intrat în pământ, nu departe de locul unde s-a născut.

Nici moartea altor trei colegi cu avionul de legătură a cărui planuri s-au pliat în zbor nu ne-a oprit în loc. Uitam repede, poate prea repede. Dar aşa era tinerețea, aşa erau timpurile, aşa au fost începuturile aviației reactive româneşti.

Şi mai era ceva atunci …

Era petrol.

Avionului meu, când grăbit îi „frigeam motor”
şi decola „pe coadă”

Când motor mai mult aveai,
În „babuşcă” te propteai.
Eu, acum făr' de motor,
În „babuşcă” pic uşor …

Hai pă NATO! … Hai în NATO

Decolați „la alarmă”, cei doi piloți ai celulei din serviciul de luptă, alergau cu motoarele în plin, cu acul termometrului indicator al temperaturii gazelor la ieşire, aproape de liniuța roşie avertizoare …

Dar cui îi păsa!

Alergau alert spre ținta infractoare, a ălora de la NATO, pe care trebuiau să o intercepteze şi intrând la atac, să îi tragă una sau mai multe rafale foto, ca document, că de când un „deştept” din „lagărul păcii” dăduse ordinul criminal să se tragă real asupra unui avion de linie aeriană, omorând oameni nevinovați, se trăgea numai foto.

Atacate erau doar „baloanele spion” lansate din Germania de west, care la mare înălțime, duse de curenții de aer, treceau şi fotografiau la întâmplare lagărul socialist. Aparatura era recuperată, cele care mai ajungeau şi cădeau în Grecia sau Turcia.

Instabile, la dispoziția curenților de aer, orizontali şi verticali, de erau interceptate, cu greu se puteau menține în aparatul de ochire.

Trebuia ca punctul luminos central al colimatorului să fie pus pe balon, şi rotind manşonul de pe maneta de gaze, reglată încadrarea în rozeta de romburi, a imaginii balonului. Cei care au îndeplinit astfel de misiuni înjurau: „mama lui de balon că tot timpul se bâțâie”.

Atacul acestor baloane umplute cu hidrogen era şi periculos. Unii neprevăzători, „au tras” de aproape, balonul s-a spart şi hidrogenul „inhalat” în motor, l-a făcut să facă „bum”. Cel puțin aşa se povestea.

Cei doi, în celulă decolați, cu motoarele în plin, alergau spre cel ce încălcase granițele țării noastre, spre ținta infractoare.

Aşadar capul celulei, „călărind” un Mig-15 bis, cu motor mai puternic, cu viteză mai mare, condus cum trebuie de navigatorii cu dirijarea, a descoperit pe cerul albastru avionul pe la 10.000 de metri.

Cu viteză şi în urcare începe să îl urmărească. Se apropie. Avionul creşte în parbriz, şi pilotul astfel vede în toată splendoarea burta unui – cunoscut din pozele sălii de pregătire – bimotor reactiv.

Forțează motorul spre a ajunge la aceaşi înălțime cu ținta şi pentru că nu era să îi fotografieze burta, virează lateral spre a intra în vizare pe țintă la un racurs potrivit, raportând în acelaşi timp radio, către punctul de comandă:

– Sunt la țintă, permiteți intrarea la atac pentru foto …

Pilotul fericit de victoria ce se profila, îşi frecă mâinile ce le avea, una pe manşă, cealaltă pe maneta de gaze şi virând spre stânga, încă în urcare, şi cu viteză mai mare ca a țintei, a manevrat spre a ieşi lateral, în poziție de a se înscrie pe curba de urmărire la un racurs bun, spre a trage foto şi a face o fotografie frumoasă, mai frumoasă decât cea din planşele de pe pereți sau din albumele ce le răsfoia la şedințele de cunoaştere a avioanelor din dotarea NATO.

Trebuia să fie o fotografie în care să se vadă insemnele de naționalitate şi de identificare, fotografie care apoi cu tam-tamul cuvenit să însoțească protestul diplomatic al Republicii Populare, către respectiva țară capitalistă, membră NATO.

Se şi vedea cu o stea în plus pe umăr, una de erou pe piept şi probabil şi cu un plic foşnitor în buzunar cu conținutul căruia desigur că îşi va cumpăra ce îşi dorea de mult, o bicicletă.**

La câteve sute de metri lateral, viră înclinat scurt, bărbăteşte pe dreapta, apoi pe stânga băgând avionul pe cursa de urmărire. Nici nu reuşi să pună bine punctul luminos al reticolului luminiscent al colimatorului pe țintă, când aceasta cabră brusc, şi ca din catapultă țâşni, dispărând în înaltul cerului, lăsându-l pe pilotul surprins, cum am mai spus, cu gura căscată.

S-au dus stelele …, steaua … şi bicicleta.

Dar nu atât stelele, cât tuflirea mândriei de vânător. Ce să-i faci? Diferența de caracteristici tehnice ale avioanelor, şi-a spus cuvântul.

** *Acum când autoturismele ne sufocă viața, să nu uităm că atunci singurele motociclete din garnizoana de aviație Gearmata erau un NSU a lui Marian, politicul vitezoman, ce plonjase de vreo două ori cu ea de pe podurile Timişoarei în Bega şi a unui plutonier, ce trecând cu viteză, pe sub bariera de cale ferată lăsată, şi-a lăsat şi capul pe şine.*

Apoi a apărut autoturismul IFA al medicului unității, zdrobită de acoperişul unei remize zburat de o furtună şi vreo două Moskviciuri din care una frumoasă, primită cadou de nuntă, alături de o mireasă urâtă.

La analiza zborului s-a concluzionat: Pilotul avionului țintă, spre a vedea posibilitățile de acțiune ale aviatorilor români, sau din prostie, s-a jucat cu pilotul vânător român de-a șoarecele și pisica. Ținta zburând cu viteză mică, având prins în radiolocatorul de coadă al avionului pe coechipierul vânător, căuta să îl momească, spre a vedea ce și cât poate. Dar în radiolocator ori că nu i-a apărut avionul vânător cap, ce probabil s-a găsit într-un unghi mort al antenei, ori că la lăsat intenționat pe vânător de a se apropia. Surprins sau nu, pilotul avionului țintă, „fripse" motoarele în plin, trăgând brusc de manșă, dispărând în înalturi, lăsându-l pe vânător cu gura căscată, la figurat, că la propriu avea masca de oxigen pe figura. **

Au fost și victorii ale vânătorilor, când rafalele fotomitralierelor, au prins siluiete de avioane infractoare, care transpuse în fotografii, luau calea protestului diplomatic. În timp, avioanele s-au schimbat, vitezele au crescut și pregătirea piloților, a dirijorilor s-a perfecționat. Numărul avioanelor ce violau hotarele țării s-a micșorat.

Aviatorii noștri își făceau datoria.

Azi am intrat în NATO.

Cei care alergau altădată după ținte aeriene violatoare de hotare, azi sunt pensionari. Purtând cu prestanță și demnitate denumirile funcțiilor și gradelor ce le-au avut, sunt mândri de cariera lor trecută. Dar totuși … există reproșul că au făcut ceva ce nu trebuia.

Ieri contra, azi în NATO.

Cei care reproșează să se adreseze întâi celor ce hotărând soarta popoarelor (la Yalta) ne-au împins în brațele dictaturilor.

Noi, generația noastră, ce am slujit în armată, ne-am servit patria, după cum generația anterioară, a servit aceeași patrie acolo unde au fost trimiși, pe Valea Prahovei sau pe fronturile din Est și Vest.

** S-a reeditat povestea luptelor din anul `44, când românii:
„cu obositul de atunci IAR-80, la înălțime, cu elicea fâlfâind, trăgeau din greu în urcare, trebuind să vâneze avioanele care de-abia de la această înălțime se simțeau în largul lor".

" Locul din amfiteatru" Ion Țarălungă
cartea „Cântecul Orb al Destinului" – Mircea Constantinescu

Cum pică stelele

Prea bine cunoscutul dicton militar „Funcția primează gradul" reglează unele imperfecțiuni ale ierarhiei ofițerești. Funcția este secretă sau dacă vreți, aproape secretă, cât de secret poate fi un asemenea secret, pe când gradul se poartă pe umăr, accesibil oricui vrea să îl cunoască. Astfel dictonul este perfect valabil, dar până la poarta unității. Dincolo, lucrurile se cam schimbă.

– Știi dragă! M-a făcut comandant de patrulă, spune aviatorul fetei cu care se întâlnește, dorind ca de bucuria lui să se bucure și ea.

Da?! Ce bine, răspunde fata care n-a prea priceput ce l-a făcut. Patrulă este și aia cu mașină, de la miliție, care prinde borfașii prin oraș sau soldații cu banderolă roșie ce merg unul în spatele altuia pe Corso și care caută alți soldați fugiți din cazarmă.

Dar lucrurile se cam schimbă dacă:

– Știi dragă, am fost avans …

– Vai, iubitule, te-au avansat, spune fata privind steaua nou nouță de pe epoletul auriu. Ce bine îmi pare și se înalță în vârful picioarelor să îl sărute pe obraz, fugitiv, că îi vede lumea, lumea anilor `50.

Și cum să nu îi pară, când la brațul lui se întâlnește cu colega de școală sau de serviciu, iar militarul întîlnit îl salută pe militarul ei, mai mare în grad, așa că și ea este puțin, puțintel mai mare.

Omul puțin amețit de cele câteva pahare cu vin la repezeală băute cu colegii, pentru a cinsti evenimentul, dar și de evenimentul în sine, citește, nu știe a câta oară, pe hârtia cu antetul unității certificat cu semnătură indescifrabilă și ștampilă, textul dactilografiat:

„Începând cu data de … pentru merite deosebite …"   și urmează numele lui   „se avansează la gradul de …".

Nepregătit pentru o asemenea avansare „la excepțional" nu are stele așa că le scoate pe cele de la vestonul de iarnă, le freacă să le mai lustruiască, apoi cu un cui găurește epoletul, introducând steaua și aliniind simetric noul însemn de grad. Cu unghia crăcănează lateral

picioruşele de fixare şi le presează puternic, că şi aşa stelele puse, nu se mai scot decât la propunerea, Doamne fereşte, a judecății Consiliului de Onoare, pentru fapte grave incompatibile cu gradul.

Pentru „merite deosebite”. Este un militar bun, pilot bun, coleg bun, cum scrie în notarea lui de serviciu, apreciat de şefii ierarhici, dar „merite deosebite ” nu prea ştie care sunt, ordinul nu spune.

În fine, nu îşi mai bate capul. Ştiu ei şefii de ce şi e treaba lor.

Iese puțin la plimbare, să-şi plimbe, cum se spune epoleții, stelele ... Vecinii îl văd şi felicită. „La mai mare”, „mulțumesc”.

Pe bulevard colegii, foştii de acelaşi grad, acum îl salută ei primii. El răspunde zâmbind superior, are o stea în plus.

La ora 6 are întîlnire cu prietena. Aceasta, ca femeile, atentă şi la amănunte observă: Vai iubitule, te-au avansat, ce bine îmi pare, iar în gând: Ce-o să moară Lidia de necaz.

Acasă adoarme fericit. La grad trebuie şi o avansare în funcție … iar în funcție poate arăta ce ştie şi normal, o altă avansare în grad care apoi, ca-n ranița lui Napoleon, cu bastonul.

Gata Gică, dă jos stelele că a fost o glumă, spune şeful, cel care cu o zi înainte îi dăduse hârtia. Am vrut şi noi să râdem puțin. Acum gata, dă-le jos şi la treabă.

– Ce să dau jos? Întreabă avansatul nedumerit.

– Stelele.

– De ce să le dau jos

– Nu-ți spun? Că a fost o mică glumă, ca să râdem puțin.

– Ce glumă?

– Nu ai fost avansat.

– Dar eu am hârtie cu semnătură şi ştampilă.

– Da, dar e făcută de noi, nu înțelegi omule? ca glumă.

Trei zile la orice întrebare el răspundea:

–Dar eu am hârtie cu semnătură şi ştampilă.

Înainte de „Kanieț” sau cum se spune acum „The End”, sfârşit.

Se avansează la gradul de: …, avansatul.

Se retrogradează la gradul de: …, glumeții.

Semnează ministrul.

Şi alte stele

În anii „crizei Cubaneze”, a ridicării zidului Berlinului şi a împrejmuirii lagărului socialist cu beton şi sârmă ghimpată, în fața unei lozinci ce chema la lupta pentru pace, un bătrân evreu a spus:

„Va fi aşa o luptă pentru pace că n-or să mai rămână mulți.”

Aşadar, luptând pentru pace ne antrenam serios de război.

Primitivul dar neobosit radiolocator pe unde metrice, numit P-3, scruta zările pentru a vedea cine, amic sau inamic, sare gardul de sârmă ghimpată şi intră pe teritoriul țării noastre, nepoftit.

Operatorul privea cu un ochi „la slănină” – impulsurile dinți de ferăstrău de pe tubul tip osciloscop, cu desfăşurare lineară – citea valoarea distanței în kilometri. Cu celălalt ochi se uita „la făină” – urmărea cadranul mecanic al antenei în rotire, reținând aproximativ direcția spre care era îndreptată. – Combina aceste elemente şi le transforma în nesfârşite lanțuri de date: număr-țintă, distanță, direcție (3-240-60) ce le transmitea telefonic spre cei interesați.

La Punctul de comandă al aviației, radiotelegrafistul cu căştile radio pe urechi şi cu creionul în mână, primea şirul neîntrerupt de cifre: 3-240-60; 2-32-50; 3-243-56 şi scriindu-le invers, le desena din spate, pe planşeta verticală, folosind rețeaua de linii radiale din 10 în 10 grade şi cercuri concentrice din 10 în 10 kilometri, materializând astfel drumul urmat de țintele aeriene proprii sau străine.

Direcția, viteza de deplasare, făceau ca navigatorul din punctul de comandă să îşi dea seama dacă erau berze sau tractoare la arat, cum s-a mai întâmplat. De această dată era vorba de o țintă reală.

Telefonul sună şi cuvântul „gaz” face ca pilotul să sară din patul unde stătea tolănit, citind un roman din colecția „Femei celebre”, pus în copertă de „Lenin-Opere volumul 14” ca strigând şi el „gaz” să declanşeze o fugă generală spre avionul gata pregătit pentru decolare.

Peste câteva minute, băgat în butoiul numit Iak-23 de unde numai capul i se vedea prin capota de plexi, raporta stației:

– Sunt la verticală gata de dirijare.
Din P.C. i se dau elementele şi este trimis „ogar” după vânat.
Interceptarea țintelor aeriene se baza mai mult pe dexteritatea sau mai bine zis deosebitul talent al echipei de interceptare: operatorul de la instrumentul P-3, navigatorul din P.C. şi mai ales pilotul din avion.
Primind elementele de dirijare, direcția şi înălțimea, pilotul cu motorul în plin alerga spre graniță în întâmpinarea celui care, sărind gardul de sârmă ghimpată viola teritoriul țării noastre.
Ajuns aproape, vânătorul primeşte prin radio sumare indicații:
– Ținta! „stânga-față-sus”. Numai că acest stânga-față-sus, este un sfert din cer, iar ținta un fel de ac în carul cu fân …
Ținta, se vede un pilot de clasă, antrenat, nu zboară în zona de condens, să lase acea dâră albă în vârful căreia bănuieşti a fi avionul. A avut grijă să fie mai sus sau mai jos de Izoterma cu pricina.
Convorbirile radio surescitate şi amestecate cu paraziții radioului pe unde scurte devin tot mai insistente:
– Atenție, atenție că eşti împreună cu ținta …
Sistemul primitiv nu mai putea distinge ținta de vânător.
Pilotul face un viraj spre a nu se îndepărta şi cu ochii de vultur, scrutează pătrunzător cerul. O licărire de o fracțiune de secundă, undeva pe orizont, îi atrage privirea. Pune avionul pe acea direcție şi, cu motorul în plin aleargă, aleargă având şi soarele undeva în față, făcând efort a nu clipi spre a nu pierde din vedere ținta.
Viteza mărită face ca avionul să se apropie crescând în parbriz.
– Văd ținta, raportează el surescitat, intru la atac? Ce fac?
Între timp, Bucureştiul informat pe linia telefonică directă a Punctului de Comandă, dă ordinul care se comunică radio, imediat şi pilotului: Țintă de control. I-ai însemnele şi întoarce-te!
Intră la atac asupra avionului reactiv bimotor pe racursul potrivit, (unghiul optim de atac) zboară în urmărire pe curbă, cum învățase la antrenamente şi ajungând aproape, se aliniază paralel zborului țintei, apropiindu-se până la a distinge steaua roşie în cinci colțuri şi numărul de înmatriculare de pe fuzelaj.
Pilotul avionului țintă, trimis să verifice capacitatea de acțiune a aviației de vânătoare a țărilor lagărului socialist, pe care le-a luat la rând probabil că a fredonat:

„Cinci frontiere am violat, la români ni s-a-nfundat ...”
Şi râzând, îi face un semn amical, cu mîna, pilotului român, la care acesta răspunde prompt, legănând planurile, apoi cu un viraj scurt şi energic, înclinat la aproape 90 de grade, degajează arătându-i celuilalt burta, luând direcția casei, fericit de reuşita misiunii.
Viața este frumoasă.
Soarele strălucitor de vară încălzeşte cabina destul de răcoroasă acum, în zborul la înălțime. Afară sunt cu multe grade sub zero, poate şi treizeci.
Motorul toarce molcom, mânând avionul să mănânce kilometrii în drumul spre casă, când un beculeț roşu începe să pâlpâie pe bord indicând intrarea pe rezerva de combustibil.
Până la pistă mai sunt zeci de kilometri, aerodromul de rezervă a fost de mult depăşit. Broboane de sudoare rece încep să îi răcorească fruntea. Surescitat, raportează „Punctului de Comandă”.
Cei de acasă, estimând calculele, confirmă:
– Nu prinzi aerodromul, aterizezi forțat, caută un loc de aterizare.
Dar până la câmpie mai este drum lung. Pe râpe nu-l poate pune, aşa că alege o pădure mai întinsă şi mai dreaptă, deasupra căreia filează paraşutat, spre a pierde din viteză, apoi taie motorul. Avionul pus pe burtă la nivelul vârfurilor copacilor, se afundă, se răstoarnă şi rămâne agățat în arbori la câțiva metri înălțime. Pilotul, în chingi, cu capul în jos deschide capota, dar nu poate desface centurile de siguranță. Căderea de la înălțimea la care se află i-ar fi fatală.
Nu poate ieşi singur din avion. Trebuie ajutat, dar de cine?… Strigă după ajutor, dar nimeni nu îi răspunde.
Nu ştie cât timp a stat aşa până când întâmplarea îl ajută. Un muntean ce trecea prin apropiere, auzind strigătele îi răspunde, apoi se abate şi dă peste el. Începe o discuție absurdă:
– Ajută-mă să cobor. Sunt pilot român!
– Nu! Nu eşti român, eşti străin …
– Sunt român, … de la Lugoj, uite mă jur că sunt român.
– Nu, nu eşti român, eşti străin, mă duc la oraş după miliție.
– Dar până vine miliția, eu nu pot sta aşa, îmi vine rău, mor.
Stă munteanu şi se gândeşte, se mai suceşte, apoi întreabă:
– Apăi, dară, ia spune, cum îl cheamă pe popa de la Lugoj?

De unde să ştie bietul om cine-i popă la Lugoj. Nu ştie. Munteanu dă să plece. Pilotul îl strigă cu o ultimă speranţă:

– Nu ştiu numele popii, dar femeia care îi face gospodăria acasă, este lelea Floarea. O cunosc că este neam cu mine …

Munteanul o cunoaşte şi el pe Floarea, dar tot nu este convins.

– Şi cum arată lelea Floarea?

– Este „aşa” şi „aşa”, are atâţia ani şi copii pe …

În fine munteanul îl crede şi îl ajută până la urmă să iasă din cabina deschisă, în care stătea spânzurat în chingi cu capul în jos, cu sângele presându-l în creier.

Pilotul, ieşind din avionul destul de şifonat, având încă în cap reminiscenţele religiei în care s-a născut, mulţumeşte lui Dumnezeu făcându-şi cruce, apoi porneşte alături de muntean spre vale.

Deasupra se aud avioane care trec, probabil căutându-l.

De sus însă avionul lui nu se vede, în desişul pădurii, scufundat.

Telefonul sună de această dată mai lung, dar ordinul este scurt:

– Ofiţerul … să fie mâine dimineaţă prezent la Bucureşti la raport, chemat de Ministrul Forţelor Armate.

Ordin de serviciu, foi de drum, gară, tren, emoţii, morcovi … că nu este un lucru obişnuit ca după ce ai tuflit un avion să fii chemat de ministru. Omul e amărât. Noi, alături de el, încercăm să îl încurajăm. Avionul e reparabil. Nu-i aşa o grozăvie.

Dar, totuşi, neliniştiţi ne întrebam:

– De ce îl cheamă ministrul?

Vestea s-a răspândit repede ... Stele pe umăr, o altă stea decoraţie pe piept, plus un plic destul de substanţial în buzunar.

Ţinta de control, luând toate ţările lagărului socialist la rând, pentru a verifica inopinant funcţionarea sistemului de apărare a lagărului, lagărul păcii, a fost interceptată numai în România.

Moscova a transmis felicitări.

„Ocin haraşo rumânschi liocic”. (Foarte bine pilot român.)

Iar noi, lăsând politica pe seama altora, ne-am servit fideli Patria şi azi, ne mândrim cu cei ce au fost la vremea lor, bravii şi minunaţii

aviatori români.

Tarzan de la Ianca … iad

Povestită în scris de Comandor Ion Clenciu

– „Gazzz !!!”

Strigă ieşind din lada de lemn, baracă a celulei de alarmă, ofiţerul tehnic de avion, fugind ca la un concurs atletic pe „suta de metri”, spre avionul Iak-23, aflat pe „buzunar”, în serviciul de alarmă.

– Gaz, strigă şi pilotul ca pentru sine, renunţând a mai şuta spre poartă, după ce l-a driblat şi depăşit pe singurul adversar al „miuţei” de fotbal ce se încinsese în această toridă sâmbătă, spre chindie.

Ia şi el startul parcă pentru a-l întrece pe ofiţerul tehnic, aruncând o privire fulger spre combinezonul de zbor, pe care de-abia îl spălase şi-l pusese spre uscare pe iarba şi aşa uscată de dogoarea verii.

Era încă ud, de la duşul făcut nu cu mult timp înainte, cu furtunul cisternei cu apă potabilă, clocită de soare, adusă tocmai de la Brăila, ca înlocuitoare a apei sălcii locale. Sau era ud, poate, de la joc.

Avea trei minute pentru pornirea motorului, rulajul pe pistă, decolare şi zborul până la plafonul stabilit, la verticala aerodromului, de unde, în luptă cu secundele, trebuia să raporteze:

– Sunt 333, la 1000 de metri, gata pentru dirijare.

Ceasul acestui angrenaj numit „serviciul de alarmă”, ce era încă la începutul organizării sale, nu era chiar perfect.

La avion constată că paraşuta nu se găseşte la locul prestabilit. A o căuta însemna secunde pierdute în lupta cu baremul, aşa că apucă la repezeală „o cală de roată” şi o aşază în adâncitura scaunului din carlingă, aşezându-se pe ea. Şi-a pus repede centurile, masca de oxigen pe figură, a pornit motorul şi în câteva clipe a fost în zbor.

Relaxat că s-a încadrat în barem, s-a lăsat pe spate. L-a ars însă fierbinţeala spătarului metalic al scaunului încins de soare.

În clipa aceea a înţeles situaţia nu tocmai ortodoxă în care se afla. Fără echipament, numai în chiloţii, fără paraşută, iar în locaşul scaunului, pentru şezut, o cală al dracului de colţuroasă şi incomodă.

Dar ce să facă? Alarma e alarmă, şeful de stat major îi văzuse „bătând mingea”. În asemenea cazuri, îi făcea mare plăcere să ordone „gaz”, adică să-i decoleze pe piloți, chipurile „pentru a verifica rapiditatea încadrării lor în baremul capacităţii de luptă”.

Altimetrul arăta 7000 de metri, când pe lîngă frigul din cabina nepresurizată, de circa –30 de grade, a simțit că respiră mai anevoie, iar ochii încep să vadă scântei în diferite culori. Când a pus mâna pe masca de oxigen, ca să şi-o fixeze mai bine pe figură, şi-a dat seama că furtunul era doar superficial fixat la butelia cu oxigen Gândul că tehnicul lui de avion, nu fixase bine furtunul, îi părea incredibil. Începuse să rămână fără oxigen şi era în pragul pierderii cunoştinţei.

A pus avionul la orizontală, cu grijă să nu bruscheze maneta de gaze şi a virat spre „casă”, spunând la radio cu glas abia rostit:

– Sunt la 7000 de metri, unde este al dracului de frig. Ce fac?

Conducătorul de zbor locotenentul Filimon Milentie, a înţeles imediat din vocea dârdâindă a pilotului, că ceva acolo sus nu este în regulă şi l-a chemat să vină rapid la aterizare „în priză directă”.

El nu îl văzuse pe pilot la decolare că era dezbrăcat.

Soarele cu cele 30 de grade ale sale, încă mai dogorea când a aterizat, întors de la cele –30 de grade sub zero.

La săritura din carlingă, din mişcarea lui bruscă, chiloţii au pleznit şi s-au rupt exact în partea de jos a sudului lor. Fără a ţine seama de aceasta, încă dârdâindu-i dinţii în gură, a început să se tăvălească pe dalele fierbinţi ale pistei.

Tehnicienii care l-au văzut pe voinicul pilot aproape gol, s-au crucit şi au sărit repede să îl acopere cu un halat de lucru, dar nu au mai apucat. De ce? Pentru că în acele clipele – colac peste pupăză – se îndrepta alergând spre el o fată, infirmiera, trimisă de la „zebră”.

La vederea acesteia, locotenentul Nichituş Vasile, acest Tarzan al Iancăi, sare în picioare, îşi duce palma la gură şi strigă colegului de mingiuţă, locotenentul Rodică Cioponea, ca sălbatecul din junglă:

– Au!, uu!, uuu!, au!!! … şi o tuleşte ca din puşcă dispărând în liziera salcâmilor aflaţi în apropiere.

Infirmiera, perplexă de aşa arătare, a catadixit să ne spună că „abia a apucat să vadă flendura răposatului chilot al acestui Tarzan!”.

Care flendură?

Am şi turnat …

– Costică!

– Ce-i Mitică?

– Să treci pe la mine.

– Bine, dar după zbor. Şi astfel am devenit ceea ce azi atât de hulit, se numeşte „turnător” sau „informator”.

Eram colegi la aceeaşi unitate şi vecini de apartament într-unul din blocurile tip din „Orăşelul aviatorilor” de lângă aerodrom, iar nevestele noastre, neţinând prea mult seama de ocupaţia soţilor, învârteau tigăile pe acelaşi foc. Ce ne deosebea era că eu eram trăgător de manşe, adică pilot, iar el trăgător de limbă, adică CI-ist.

Îşi cunoştea meseria. Când din Corpul de gardă au dispărut câteva cartuşe, a găsit soldatul care voia să se răzbune pe caporal, sustrăgându-i muniţia. Când moşului din spatele gării i-au furat noaptea amărâtul de butoiaş cu vin, a găsit repede derbedeii

De-o fi făcut şi rele, el şi bunul Dumnezeu le ştiu.

Dar fiecare la locul lui, ne făceam datoria către Ţară.

– M-ai chemat la o cafea?

– Nu, că n-am … dar ia spune, cum e cu avionul ăla?

– Cu ăla de la Bucureşti? E o chestie grozavă, da tu de unde ştii?

– Eh! Ştiu … Dar de unde ştii tu?

– Păi o ştiu de la … Şi încep să povestesc.

Vizita medicală anuală 1956 parcă, trei zile acasă la Bucureşti.

Probe medicale, barocameră, învârteli cu scaunul rotativ, priviri în gât, priviri în fund, să fie sigură comisia că aviatorul e sănătos.

Profit de aceasta şi trec pe la Studioul Cinematografic de pe malul lacului Floreasca. Încă nu se construise Buftea.

Pupături cu sora mea, prezentări, revederi cu alte cunoştinţe şi alte pupături mult mai plăcute, după care sunt prezentat venerabilului regizor J. M. unul din pilonii cinematografiei antebelice româneşti.

– Şi zici că eşti pilot, tinere?
– Da, pe avioane cu reacţie, zic eu fudul.
– A! nu din ăia care …
Şi începe să îmi povestească:
Domnule, aveam nevoie pentru filmul la care lucram să filmăm nişte scene cu furtună într-o pădure şi nu ştiam cum să o producem, până când cineva a venit cu ideea să folosim motoare de avion cu elice, iar curenţii să fie dirijaţi spre pomi.
Am luat de la fiare vechi două motoare casate şi ca să nu mai cheltuim noi cu suportul, le-am luat cu tot cu fuzelaje, dar fără aripi.
Pentru a le manevra am angajat temporar un fost pilot militar. Zicea el că a fost la vânătoare şi a făcut războiul.
Am făcut treabă bună, până într-o bună zi când pilotul a spus că un motor nu mai merge şi trebuie dus la reparat la Bucureşti.
Aviatorul se oferă că se duce el personal la Bucureşti, că are cunoştinţe acolo şi în câteve zile se face reparaţia, dar pentru aceasta îi trebuie o hârtie oficială, o adresă din partea Cinematografiei, către unitatea militară de reparat avioane.
Astfel se face că în scurt timp, omul nostru, înarmat cu o adresă semnată de chiar directorul Cinematografiei, se prezintă acolo unde avioanele se repară şi unde se pare că era destul de cunoscut.
– Să trăiţi! Sunt pilot la Cinematografie, uitaţi legitimaţia şi hârtia şi vă rugăm să ne ajutaţi să reparăm acest avion cu care am avut un accident. Se poate?
– Cum să nu se poată, pentru Cinematografie, orice se poate.
– Dar ştiţi, eu trebuie să zbor mult pentru filmări. Puteţi pune şi un rezervor suplimentar în carlinga din spate?
– Desigur, nici o problemă.
În câteva zile, din fuzelajul şi motorul luate de la fiare vechi, din mâinile dibace ale tehnicienilor şi muncitorilor a ieşit un avion bun de zbor, dar fără însemne de naţionalitate.
Pe la prânz, aviatorul cinematografiei, cu strângeri de mâini, îşi ia rămas bun de la cei care i-au reparat avionul şi au venit să asiste la decolare, mândri de realizarea lor.
Liber la elică, pornire, gaze la motor şi urmărit de privirile celor de jos decolează luând cap compas, soarele în miezul zilei.

Undeva aproape de Dunăre, soldatul Creangă, cu binoclul agăţat de gât şi un telefon cu manivelă alături, cocoţat în vârful unui stejar, cu gândul la Lenuţa lui, moţăind, îşi îndeplinea misiunea.
Trebuia să raporteze lui tov Caporal orice avion sau zgomot de avion pe care îl vedea sau auzea în raza lui vizuală sau auditivă.
Făcea parte din reţeaua de puncte fixe răspândite de-a lungul şi de-a latul ţării, care făceau supravegherea aeriană.
Încă nu apăruse radiolocaţia cu tehnica sovietică şi singurul locator din ţară, rămas din război, zăcea pe undeva fără viaţă.
Vâjâiala unui avion, trecând foarte jos, îi zgilţâi platforma şi copacul, trezindu-l din gânduri. Pe moment nu îşi dă seama ce a fost.
De un an de când este în acest serviciu pe graniţa bulgărească este primul avion care trece, dar nici pe acesta nu a apucat să îl vadă bine, atât de repede s-a petrecut totul.
Precipitat, pune mâna pe telefon şi începe să învârtă la manivelă. Învârte cu sârg, insistent, întrucât ştie că se răspunde greu.
O voce înceată, lăbărţată, îl întreabă:
– Ce-i, bă?
– A trecut un avion …
– Ce avion?
– Un avion … cu motor. Vocea se trezeşte.
– Ce avion? Ce tip? Din ce direcţie? La ce înălţime?
Nu ştiu, că a fost jos şi repede, dar a luat-o spre Sud.
La Punctul de comandă al aviaţiei se primeşte o informaţie de la serviciul de observare teritorial OILA. Un avion uşor, fără însemnele apartenenţei de stat, a trecut graniţa româno-bulgară la rasul solului la ora … în zona … Conform documentelor de evidenţă, nici un zbor nu se desfăşura în acea zonă. Se verifică armata, utilitara, sportiva, iar militara, civila etc. Toate avioanele sunt la sol.
Totuşi, un avion a trecut graniţa. Al cui este?
Seara, Radio BBC anunţa că un avion românesc a aterizat în Turcia, pilotul cerând azil politic.
Iar eu, după aproape 50 de ani, scriu din nou ce îmi mai aduc aminte din această poveste. Prima o fi, în dosarul meu de turnător.

Desen pag. 251 – Eu pilot, el CI-st

Cu Mig-ul la pescuit

Bum, tiribum, tiribum, bum, bum ...

– S-anunță şi să dă-dă-ştire. Bum, tiribum. Tăt natu să ia aminte! Mâne în locul ştiut, să puşcă din avion. Nu vă umblați p-acol.

Suna, sau mă rog cam aşa suna, anunțul făcut de omul cu toba, omul primăriei, în satul învecinat poligonului de tragere în țintă terestră, poligon aparținând unitații de aviație din apropiere.

În vecinătatea unui canal ce unea două mari râuri, poligonul era de fapt un cerc cu diametrul de 36 metri, având desenat în el, cu praf de var, silueta unui B-???, nu se ştie tipul, alb ca o mireasă şi care de abia aştepta să fie violată de „pulia*”-turile (l. rusă) calibru 23 şi 37 mm, ale eficientului armament de bord de pe Mig-15.

Piloții executau trageri din avion în țintă terestră.

La vreo o sută de metri de această machetă, un adăpost în pământ, un fel de bordei cu acoperişul din beton şi o ferăstruică la nivelul solului, cu deschiderea spre machetă, oferea posibilitatea urmăririi avionului ce era înscris în picaj pe panta de atac, spre țintă.

Aici se adăposteau cei din echipa de serviciu în poligon.

Ofițerul de serviciu pe poligon, totodată şi conducătorul zborului, era un pilot numit prin rotație, tragere la sorți sau că aşa voiau muşchii comandantului şi că pe cel numit căzuse măgăreața.

Alături, doi soldați a căror vârstă nu era cu mult sub cea a şefului, bucuroşi de a fi scăpat măcar pentru o zi din cazarmă şi mai ales de serviciul la bucătărie, unde trebuiau să „bărbierească” cartofi, erau înarmați cu lopeți, găleți şi mături, având o misiune extrem de importantă, de a astupa şi netezi locul unde explozia proiectilelor făceau gropi, lăsând astfel vizibile urme în țintă.

În dotare, o amărâtă de stație radio, luată pe semne de pe vreun avion cu resursa celulei terminată, răposat cum se spune de bătrânețe, era ținută în viață sugând neostoit amperi de la un acumulator auto, cam verzuliu pe la borne, aflat şi el spre sfârşire prin sulfatare.

Peste brumul difuzorului se auzi o voce cu mesajul:

– Pacea, sunt 777 terminat tragerea, plec acasă.

Sătul de bătaia pe care o tot încasa de la unul din soldați, ofițerul îşi încercă înc-o dată norocul frecând zarurile nervos cu mâna stângă şi aruncând, iar cu dreapta apăsând butonul microfonului, răspunse raportului radio, aprobându-i pilotului ieşirea din poligon:

– Confirm 777 ai terminat tragerea, ieşi din poligon, pleci acasă, drum bun. Pacea … cu tine.

Zarurile aruncate se învârtiră. Unul ca un titirez, dovadă că cel care le-a aruncat nu ştia „să le pună” iar al doilea zar se rostogoli, se opri un moment pe muchie nehotărât între doi şi trei, apoi căzu pe doi în timp ce jucătorului, ca să intre în casă, îi trebuia trei. Înciudat de ghinion, se ridică de pe banca de lemn, răsturnând ca din greşeală şi tablele, ordonând scurt: Hai! La treabă.

Ieşiră din răcoarea bordeiului în arşița de cuptor de afară, că doar erau în luna lui cuptor şi se îndreptară agale spre cercul cu macheta.

La obiectiv, ofițerul puse la repezeală nişte x-uri pe un desen din caietul său, marcând loviturile corespunzătoare micro-craterelor, unele mici altele mai mari, făcute în machetă, de către muniția calibru 23 şi 37 mm ale tunurilor Nuderman Righter, din dotare.

La umbra unui copac aşteaptă ca soldații să astupe găurile, să niveleze locul, să tragă din praful de var peste cicatricele desenului.

Controlă calitatea lucrării, aruncă o privire spre luciul apei îmbietoare şi înciudat o porni tot fără grabă spre bordeiul adăpost.

Soldatul, nepriceput în table, radioamator din civilie, acum radio-telegrafist în armată, continuă o discuție începută anterior, explicând ce înseamnă în codul radioamatorilor litera „k”ce se scrie în morse liniuță punct liniuță şi se pronunță fonetic „da-di-du”, însemnând sfârşit de convorbire, uneori sfârşit de ceva. Ca pentru exemplificare, o voce cârâi prin brumul de fond al difuzorului: „bârrr pâr țârrr”.

Ofițerul luă fără grabă microfonul, ştiind că cel care vorbea era încă departe, aşteptă preț de un minut, apoi pronunță rar:

– Cel care ai vorbit cu Pacea repetă.

„Pacea” era indicativul de apel codificat atribuit poligonului, cuvînt împrumutat de la lozinca „Luptei pentru pace” că pentru pace nu-i aşa? trebuie să ştii să tragi bine cu tunul.

Prin pârâielile difuzorului se auzi de astă dată mai clar:

– Pacea, control cu 666, … Era Nicu.

Înalt, slab, brunet, cu ochii negri sub nişte sprâncene tot negre, cu un păr care uneori se ridica în părți ca două coarne, chiar că i se potrivea numărul de 666, numărul dracului. De fapt era un coleg bun, inimos, din aceia cam timizi, care nu ar îndrăzni niciodată să ridice glasul şi să jignească. Ce-i drept, cam slăbuț la pilotaj.

Dar dacă nu ar exista urâți, nu ar exista nici frumoşi, dacă nu ar fi slabi, nu ar fi nici graşi. Nu am avea grade de comparație. Având piloți slabi şi buni, putem stabili scara valorilor în pilotaj.

Luând din nou microfonul ofițerul răspunse:

– Confirm 666, sunt Pacea.

– Permiteți trecerea la verticală.

– Permit verticala lui Pacea.

După nici un minut, zgomotul unui motor reactor umplu văzduhul şi un avion Mig-15 trecu la joasă înălțime paralel cu canalul şi cu axul machetei de avion de la sol, făcând să se zdruncine bordeiul şi din tavan să cearnă praful peste cei dinăuntru.

Prin ferăstruică, ofițerul de serviciu privi avionul care se îndepărta printr-un viraj în urcare pe stânga, apoi se auzi:

– Pacea, 666 permiteți armarea.

– Permit armarea 666.

– Totul normal, permiteți intrarea pe țintă.

– Permit intrarea pe țintă.

Vedea avionul care era angajat pe pantă spre țintă, apoi rafale de tunuri despică aerul. Exploziile se înlănțuiră în pământ după care avionul în viteză trecu pe deasupra țintei şi se pierdu din nou din priviri, într-un viraj de luptă spre înalturi.

Trei patru treceri, tot atâtea rafale slobozite din botul avionului după care se auzi vocea pilotului:

– Pacea, sunt 666, terminat tragerea, ies din poligon.

Conducătorul zborului în poligon luă act de mesaj şi răspunse:

– Confirm 666, pleci din poligon, drum bun, sunt Pacea.

Zgomotul avionului de pe latura mare a dreptunghiului, pe care avionul îl executa la angajarea în atac pe țintă, nu se mai auzi şi zgomotul firesc al naturii în liniştea căldurii de vară reînvie.

Echipa de poligon porni din nou spre țintă pentru cele cuvenite.

Voiră să se apuce de treabă dar nu aveau la ce. În țintă nu erau nici măcar UUP (uşoare urme de proectile) cum se spunea uneori.

Continuau totuşi să le caute.

Ofițerul, cu caietul în mână, nu avea ce să noteze şi se gândea dacă să îi pună totuşi o cruce sau două, ştiți, după cum se procedează „cu, … cuiul rotit în țintă” şi la tragerile de instrucție cu armamentul de infanterie, spre a obține plutonul calificativul salvator.

În acest timp, în bordei se auzi din nou vocea din eter:

– Pacea, sunt 666 văd că mai am muniție, intru pe țintă.

Un zgomot de avion îi făcu pe cei trei oameni aflați în centrul machetei țintă, să se uite în direcția de unde venea zgomotul. Angajat pe pantă, Mig-ul venea ca bolidul spre ei. Să fugă era prea târziu. Ofițerul mai apucă doar să zbiere:

– Culcat!

Rafale automate de tunuri zgudui pămîntul, lanț de explozii se auziră, iar dinspre canal o boare de stropi de apă se abătu asupra lor.

Avionul trecu pe deasupra, luă înălțime apoi nu se mai auzi.

Ofițerul se dezmetici primul, săltă capul, se asigură că pericolul a trecut, apoi se uită la soldați.

Cel cu tablele se ridică şi el, alb la față, mai alb ca varul de pe hainele lui, începu să se scuture de praf, semn că nu a pățit nimic.

Celălalt soldat, din spre care veneau valuri, valuri, de miresme aromatice, în fine dădu semne de viață, se întoarse într-o rână şi arătându-şi fața roşie ca focul grăi în limbajul lui radioamatoricesc „da-di-du … da-di-du …”

Ofițerul înțelegând mesajul telegrafic „k-k” şi încălcând ordinul care interzicea trupei de a se face baie în locuri neamenajate, în lacuri şi râuri, îi ordonă scurt:

– Du-te la râu.

Pe luciul apei câțiva peşti babani pluteau cu burta în sus.

Şi când te gândeşti că, în alte dăți, trebuia să te rogi de câte un pilot să mai scape câte o rafală scurtă, două-trei proiectile, în luciul apei din canal, după ceva peşte proaspăt.

Poftim, Nicu băiat bun, i-a servit fără ca ei să o ceară.

Aviatori şi doi chiloţi

Plecând, fata îşi uită chiloţii, ceea ce îmi dădu ideea, împărtăşită imediat şi de agreabilul meu coleg de cameră, de a face o colecţie de asemenea trofee, înlocuind astfel lozinca plagiată de la unii din instructorii de zbor din şcoala militară, ce o aveau afiş pe pereţi:

„Din această cameră nici musca nu a ieşit fată mare” cu o panoplie, colecţie a acestor amintiri. Şi fetele, sub protecţia strictă a anonimatului, adică pe cuvânt de onoare, au fost încântate să contribuie prin donaţiile lor personale, la realizarea micii expoziţii.

Colegi de promoţie, piloţi în aceeaşi patrulă, am devenit buni prieteni, în urma încartiruirii în aceeaşi locuinţă din satul nemţesc, aflat lângă aerodromul a cărei infrastructură era încă în construcţie.

Cum am ajuns acolo? Simplu. Pe bază de tabel inspirat din ordinea de bătaie a escadrilei. XY la numărul cutare, ZQ la cutare.

Cum s-au obţinut locuinţele? Şi mai simplu.

Ofiţerul cu încartiruirea, înhămat cu centura cu diagonală, iar tocul pistoletului tras neglijent, dar convingător, mai pe burtă, ochind casa de gospodar, purta amabil următoarea discuţie convingătoare:

– Sunteţi doi pe patru camere. Armata are nevoie de cea din faţă.

Cu o amabilitate strivită între dinţi, imaginându-şi probabil câmpia Bărăganului, de care ei ştiau mai multe decât noi militarii, bătrânul neamţ răspundea: Ia! Ia …! Şi afacerea era încheiată.

Camera din faţă, de oaspeţi, era spaţioasă, luminoasă, curată, ca de altfel toată casa, având patul cu aşternutul alb ca neaua, cu o dună şi o imensă pernă din puf moale, pe care să dormi ca în sânul lui Avram, cu toate că am fi preferat mai mult sânurile, ţâţoaselor Eva şi Eve, nume destul de răspândite în sat.

Ne uitam după Eva şi fetele cu dor după noi, dar nu se puteau desprinde din plutonul cu care ieşeau duminica de la biserică, înşiraţi câte doi, perechi-perechi de mână, disciplinaţi, cu fanfara în frunte.

Trei zile după mutare, salutul rece al gazdei şi muţenia femeii sale, ne-au făcut să ne simţim stânjeniţi.

Apoi un „Gutăn nacht” sau „Gutăn tag” al colegului meu, care fiind de prin părţile Sibiului, le rupea binişor pe nemţeşte, patru sticle cu bere însoţite de o politicoasă invitaţie de a fi luate drept mulţumire pentru amabila găzduire, lăsate la vedere pe masa din sufragerie şi în locul cărora apăru o farfurie cu rumene plăcinte, îndulciră atmosfera mai ales cu colegul, deoarece Gutăn-tagul meu nesigur pe limbă, şi gutural, de regăţean, de bucureştean, neobişnuit cu vorba domoală, de protocol, a politeţei bănăţene, nu ieşea prea convingător.

La aceasta se mai adăuga şi faptul că, vorba neamţului:

– Nu place la tine, aduci femei la mine. Parcă i le aduceam lui.

– Nu, heer Peter, le aduc la mine.

– Vali nu aduce.

– Ba aduce, herr Peter, zic înciudat turnându-mi colegul. Eu sunt cinstit, îmi aduc prietenele ziua pe uşe, le poate vedea oricine. Vali le invită mai politicos dar noaptea pe fereastră.

Ne mai era recunoscător neamţul, dar mai ales nevastă-sa, frau Anni, umbra aceea în haine negre, care nu ştia boabă româneşte, că nu aveam treabă cu tabloul atârnat pe perete deasupra patului din camera noastră, din care un tânăr în uniformă militară germană, fiul lor mort în război, ne zâmbea fermecător.

Ce aveam noi tinerii, deabia trecuţi atunci de 20 de ani, cu fostul război, cu urmările lui politice, cu atitudinea duşmănoasă faţă de nemţi, cu canalul, bărăganul, rechiziţionarea, şi alte de-astea?

Ce tinerii de acum le au cu politica?

Pe noi ne adusese acolo întâmplarea şi dragostea de zbor.

Ca să zburăm, precum îndemnul din lozinca, ce atunci putea fi citită pe mai toţi pereţii:

„Cât mai sus, cât mai repede, cât mai departe. Stalin.”

Să zburăm, noua minune a tehnicii aeronautice, reactorul.

Am fi nedrepţi de nu am recunoaşte – din ce motive, nu discut – că ruşii ne-au pus la dispoziţie avioanele şi ne-au instruit. Că aveau interes, este altă treabă. Dar ce ne păsa nouă tinerilor de interesul lor.

Parcă acum nu este la fel? Ce le pasă tinerilor pasionaţi de zbor, de NATO şi de intrarea în NATO. Poate doar dacă le dă să zboare …

Făcusem trecerea pe Mig -15.

La unul dintre primele ture de pistă în simplă comandă, cum am pus roțile, am simțit o hurducătură şi că avionul începe să mă fure pe dreapta. Parez tendința din palonier şi apoi lucrat cu frâna, reuşesc să țin avionul pe direcție şi să nu ies din pistă. Rulez pe buzunar, opresc motorul şi când să cobor, vine consilierul sovietic al diviziei, un „tavarisci polcovnic” (colonel) care se zburleşte la mine pe „ruschi”, din care nu am înțeles mai nimic decât ceva de „mati” (mamă).

Omul era convins că am venit la aterizare strângând levierul frânei de mână, având roțile blocate. Se poate să fi avut dreptate.

Era un om cu vastă experiență din război, ce a aterizat cum se spunea, şi pe autostrada Berlinului.

Acum era şi instructor pe reactor.

Spre deosebire de români, după război, ruşii nu şi-au aruncat piloții.

Târziu, am avut o lacrimă pentru el. În ultima zi de zbor în România, în sondă meteo spre aterizare, la surprins un banc compact de ceață foarte aproape de sol.

Acesta i-a fost sfârşitul.

Colecția se dovedi a fi un „fiasco”.

Fetele nu prea agreau plimbarea în necunoscut cu trenul.

Dar am dat peste un „militar în țară străină”, care în timpul cât a stat ca aliată pe meleagurile noastre, a învățat ceva româneşte.

Drăguță spre frumoasă, am cunoscut-o într-o sâmbătă seara, la o sală de dans, unde, prin „ordin militar”, prezența ne era interzisă.

Dar acolo era vânatul …

Plutonier în „Sovieţkaia Armia” într-o unitate „prietenă” de tancuri, după ce ne învârtirăm în vreo trei dansuri, am intrat la atac.

– Vii la mine?

– Cuda?

– Aproape de oraş, cu trenul.

– La tine est mâncare, est băut ceva?

– Est! est, de toate, mint eu cu neruşinare.

Aveam doar hrana rece pentru duminică, primită de la popotă şi bineînțeles ciocolata, lucru rar pe atunci, rația de completare a celor 6500 de calori cât aveam alocat ca hrană noi piloții.

Strânsă bine în brațe, puțin mai jos de talie, spre a fi mai „eficient” ne învârteam în ritmul muzicii, aşteptând răspunsul.

– Nu, nu merg. La voi mulți …

– Tu la mine.

– Unde?

– La mine la …

– Văleu! îi spun. Să mă prindă tanchiştii voştri, să mă pună obuz pe țeava tunului? … Niet.

Tratativele, spre norocul meu, eşuară.

Un coleg, cu locuință în oraş, îmi „suflă” fata, care din dragoste, în dragoste, îi dădu un „sisi” de toată frumusețea, primit şi de ea, cine ştie de pe la cine.

Astfel, colegul meu, dintr-o aventură îşi schimbă soarta vieții. Din aviator şi pilot a rămas numai aviator.

Fu oprit de la zbor.

De medic.

Plombă

Colegului S. care bătea fetele cu şanul de la cizme.
provocând indignarea noastră

Înfiptă-n axul dumnealui
Când cu şanul o bătea
Biata fată de plăcere
Ca elicea se învârtea.

Aceluiaşi, pe care una din fete l-a luat de soț.

De când nu mai e elică
Înfiptă în axul dumnealui
Când cu şanul îl păleşte
Plăcerea-i pe capul lui.

În formaţie

Campionul

Priveam cu plăcere jocul tinerilor în scuarul rezervat patinatorilor pe role din Parcul Herăstrău, admirându-le măiestria.

După ce urcă în viteză pe panta curbă terminată aproape vertical, făcu un salt cu o întoarcere de 180 de grade, apoi prinzând viteză în coborâre, sări pe ţeava pusă orizontal şi o străbătu rapid cu siguranţă şi într-un echilibru perfect. L-am văzut de mai multe ori premiat de firma ce sponsorizează acest loc amenajat pentru sportul pe rotile.

Joaca copiilor şi a tinerilor este tulburată de uruitul puternic al unei formaţii de avioane ce a trecut în viteză la joasă înălţime, în antrenamentul lor pentru sărbătorirea zilei aviaţiei.

Avioanele în formaţie strânsă, la distanţe egale, parcă ar fi fost legate cu sfoară, incită o discuţie între tineri, nu departe de mine.

Campionul explica celorlalţi că nu-i prea greu să zbori în formaţie. E greu doar să îl stăpâneşti în golurile de aer.

Ceilalţi ascultau atenţi explicaţiile autorităţii patinelor cu rotile.

Pândesc un moment când privirea-i se îndreaptă spre mine şi îi fac semnul binecunoscut cu mâna „vino încoace". Surprins îşi duce degetul arătător la piept „Eu ?". Repet gestul „vino încoace".

Vine însoţit timid de câţiva dintre fanii sau prietenii lui.

Tânărul înalt şi slab, se vede fiind în perioada de alungire rapidă, cu o guriţă ca de fată, ochii căprui şi un păr ţepos făcut cu fixativ, cum se poartă acum, are o figură mirată neştiind de ce l-am chemat.

Îi întind mâna. Surprins o întinde şi el şi îi spun:

– Felicitări domnule, evoluezi extraordinar, mai ales pe ţeavă. Cum reuşeşti să-ţi ţii echilibrul, fără să dai din mâini, cum reuşeşti?

Pe bară un alt băiat rulând, tocmai exemplifica întrebarea mea ţinându-şi echilibrul prin balansarea mâinilor, dar nereuşind sări jos.

– Uite acesta de ce nu poate?

– N-are antrenament, e nou pe-aici, de-abia învaţă.

– Scuză-mă dar am auzit ce spuneai despre zborul în formaţie. De unde ştii? Ai zburat?

– Nu, doar pe calculator. Am câteva jocuri de pilotaj cu avioane şi acolo aşa-i. Dacă ai prins şpilul comenzilor pe urmă e uşor.

– Spune-mi, ştii ce e aceea „gol de aer"?

– Da. Când avionul care zboară cade aşa pe verticală.

– Dar poate să existe un loc mare, mai mare decât un avion, şi nu unul singur ci mai multe, unde avioanele în zborul lor să cadă, că nu există aer? Ştii ce se întâmplă când vântul bate peste un deal?

Vântul este o masă imensă de aer care se deplasează pe o direcţie cu o anumită viteză. Când întâlneşte de exemplu un deal, masa de aer se ridică pe el îmbrăcându-l, apoi în partea cealaltă coboară în vale, ca apoi să urce dealul următor. Avionul care zboară în această masă de aer în faţa dealului va fi ridicat, faţă de planul lui orizontal de zbor, odată cu masa de aer ce se ridică, iar în spatele dealului va fi coborât, odată cu masa de aer ce coboară, parcă ar cădea în gol. La dealul următor iar va fi ridicat, apoi trecută culmea, iar va fi coborât şi tot aşa, cât timp va zbura deasupra reliefului cu ridicături de teren.

Şi la şes lucrurile se petrec la fel. Vara din cauza încălzirii neuniforme a aerului, unde acesta este mai cald se ridică în sus, creind curenţi ascendenţi. Aerul înconjurător mai rece, coboară să îi ia locul, creind curenţi descendenţi. Avionul străbătând acea zonă de curenţi, când ascendenţi, când descendenţi va fi când ridicat când coborât, odată cu masa de aer în care se găseşte în acel moment. In limbajul obişnuit de aerodrom se spune: Am zburat în curenţi termici. Iar „Gol de aer" este termen al celor care au „chiulit„ în şcoală de la orele de fizică, cât şi pentru marii profani în ale aviaţiei.

Când e ridicat, în ascendenţă, omul simte mai puţin această ridicare pentru că este presat în scaun, iar lichidul din stomacul lui este şi el presat pe fundul stomacului. Când însă în spatele dealului avionul intră în descendenţă, cum se spune „cade", omul este dezlipit de scaun, devine imponderabil şi numai chingile îl ţin, iar lichidul din stomac o ia în sus şi (neavând centuri) uneori ajunge în pungă …

– Ce zici, care-i mai valabilă, povestea cu „golurile de aer" sau aceasta cu „curenţii de aer"?

Între timp s-au mai adunat şi alţi copii, care ascultau cu curiozitate explicaţiile, iar mie mi se deschisese apetitul.

– Ştii ce-i aia „jocul avionului”?

– Nu, nu ştiu …

Asta-i când avionul joacă când sus, când jos, ori la dreapta sau stânga, înainte şi înapoi, în cele trei axe ale spaţiului despre care aţi învăţat probabil la geometrie.

– La fizică, mă întrerupse timid o fată cu ochelari, precis vreo campioană la Olimpiada de fizică.

– Da la fizică, mă corectai eu, pentru că e vorba de fluide …

Dar ce zici, motorul avionului funcţionează întotdeauna la acelaşi regim, la acelaşi turaj? Sau din diferite cauze turajul mai oscilează. Dacă-l pui să zicem la 10250 de ture acolo rămâne?

– Nu cred, răspunse altul. Mai vine o murdărie în carburator, mai scade presiunea pe conducte, aprinderea nu-i uniformă, ca la maşină.

– Exact. Şi atunci dacă turajul variază, ce se întâmplă cu viteza?

– Variază şi viteza, răspunse olimpica, pe vector de înaintare.

– Atunci sunteţi de acord că un avion nu zboară aşa sfoară cum îl vedem noi de la sol şi că are abateri în cele trei axe ale sale?

– Desigur, răspunse corul de tineri.

– Ei, … asta se numeşte „Jocul avionului”.

– Dar ştiţi ce-i „Jocul coechipierului”?

Tăcerea lor era un răspuns.

– Aţi privit vreodată spre Vest de Bucureşti pe cer, pe acolo pe unde trec avioanele de transport civile şi care lasă dâre de condens? Uneori zboară câte două, alăturate, cel puţin aşa le vedem noi de jos. Închipuieţi că dumneata eşti pilot pe avionul din stânga, spun eu împungându-l cu degetul pe unul mai mic de statură. Gândindu-te la jocul avionului, ce vei observa?

– Păi că joacă.

– Dar cum?

– Înainte şi înapoi, în sus şi în jos

– Şi când mai aproape, când mai departe, completai eu.

– Dar dumneata din avionul celălalt din dreapta, întreb pe altul.

– Că joacă înainte şi înapoi, în sus şi în jos.

– Şi atunci putem spune că aceste două avioane sunt în formaţie?

– Nu. Nu zboară în formaţie, deşi sunt alăturate. Fiecare pilot îşi vede de treaba lui fără a se sinchisi unul de jocul avionului celuilalt. Dacă ei stabilesc ca să zboare în formaţie, atunci unul din ei va deveni „Cap”, iar celălalt „Coechipier”. Capul va avea în acest caz jocul lui natural de care pilotul nu se va sinchisi. Coechipierul însă va fi obligat să piloteze avionul său în aşa fel încât să urmeze toate mişcările Capului chiar dacă acestea, aşa cum am spus, sunt mişcări de la ceea ce am numit Jocul avionului.

– Ce face coechipierul când vede că avionul Cap o ia în sus?

– Trage şi el de manşă să o ia în sus fu răspunsul unuia.

– Da şi nu. Avionul în zbor are mare inerţie atât în comenzile de pilotaj cât şi în comanda motorului. Când avionul Cap o ia în sus şi coechipierul dă comanda de urcare, inerţia face ca avionul acestuia să înceapă să urce tocmai când celălalt începe să coboare, şi invers.

Începe astfel o căutare, o balansare în contra-timp a celor doi. Asta se întâmplă piloţilor când încep să înveţe zborul în formaţie.

– Deci care-i rezolvarea?

– Trebuie să o ia înainte cu comanda, răspunse Campionul.

– Exact cum faci dumneata. Nu aştepţi să te dezechilibrezi ci previi pierderea echilibrului … Corect?

Coechipierul trebuie să prevadă mişcările avionului Cap şi să dea comenzile înainte. Acestea nu sunt mişcări gândite, ci însuşite în reflexele pilotului prin antrenament, antrenament îndelungat.

Piloţii stabilesc dinainte elementele formaţiei. Dacă hotărăsc ca coechipierul să stea 10 metri lateral, 10 în spate şi 2 mai jos, acesta trebuie să-şi lege cu nişte sfori invizibile avionul lui de avionul Cap şi aşa să rămână. Dacă reuşeşte, asta-i măestria lui.

Dacă la început mişcările pilotului erau mari şi dezordonate, după antrenament ele devin mici aproape imperceptibile. Cum se spune, chiar dacă pare vulgar, pilotul „freacă manşa”. Când ajunge să pară că mişcările nu mai există, atunci s-a atins perfecţiunea.

Ăsta-i jocul coechipierului.

– Ca şi dumneata în rulaj pe ţeavă, am mai spus, ridicându-mă şi întinzînd mâna tînărului campion.

– Dar dumneavoastră de unde ştiţi toate astea? M-a întrebat.

– Am „frecat” şi eu cândva … manşa.

Comandorul

Din faţa halbei cu bere caldă, aşa cum trebuie băută vara de la o anumită vârstă, ca să nu faci amigdalită, priveam cu curiozitate dar şi cu oarecare invidie la a treia masă distanţă, unde ca de obicei se reunise grupul de aviatori veterani ai războiului.

Aştia aveau tolba plină cu poveşti de zbor, din tinereţea lor furtunoasă, prăduită pe fronturile Est-Vest. Au tras şi s-a tras în ei. Mai cădeau, se ridicau şi după săptămâni apăreau şi o luau de la cap. Ba unul mai ajunse şi pe acasă, unde avu prilejul să mănânce din propria-i colivă.

Făceau ţăndări câte un avion şi nu-i întreba nimeni nimic. Ba, le dădea un alt avion, dacă nu chiar două, să le călărească cât pot, că frontul avea mereu nevoie.

Mă întreb, ca luptători aerieni, când au zburat zi lumină, de dimineaţă până-n noapte, înfruntând pericolele ce îi pândeau din aer dar şi de la sol, s-a săturat vreunul dintre ei de zbor?

Cel ce era mai mare în grad, ştiu după cum îl salutau ceilalţi, Comandorul, mai puţin norocos în Est unde nu doborâse nici un rus şi mai norocos în Vest unde doborâse un neamţ, înainte să fie el doborât, fu păstrat apoi în Armata Populară pentru instruirea noilor generaţii de piloţi şi bineînţeles avansat corespunzător.

Celălalt, adjutantul, care-i fusese şef de celulă primului, doborâse în Est câţiva ruşi iar în Vest nu mai conta. Fusese după război scos imediat din efective şi se pare că avusese norocul să fie trimis să-şi potolească zilele toride de vară, undeva la răcoare.

De la distanţă nu auzeam vorbele lor, dar urmărindu-le mâinile, intuiam care-i povestea.

Zilele trecute Comandorul împingea podul palmei pe masă, cu degetele puţin ridicate apoi strângându-le pumn îl răsturna spre înainte. Era clar că povestea cum încercau să decoleze de pe aerodromul desfundat din Cehoslovacia la ordinul Comandamentului de front Sovietic şi cum reuşeau doar să capoteze.

Acum Adjutantul povestea, ridicând cele două mâini cu degetele întinse una mai în faţă alta, mai retrasă şi puţin mai jos, despre o

misiune în celulă, executată, de cei doi.

Apoi altul, respectând parcă o ordine de luare de cuvânt, arăta, tot folosind limbajul mâinilor, cum a intrat la atac asupra inamicului ce manevrând căuta să scape şi cum lovindu-l de sub burtă, acesta a fost răpus şi s-a angajat spre pământ.

Întâmplător, în colţul încăperii, pe ecranul unui televizor Sport, un cunoscut politician îşi însoţea cuvântul său tiribombistic dând din mâini, dar fără logica unui limbaj al semnelor, ceea ce era enervant.

Neputând să mai suport singurătatea, îmi iau inima în dinţi şi paharul în mână şi mă duc la masa lor, prezentându-mă milităreşte celui mai mare în grad.

Sunt primit cu plăcere şi mi se face imediat un loc pe colţ.

Discuţia alunecă spre o misiune de însoţire a unui grup mai mare de bombardiere, la care au participat.

Ca să zic şi eu ceva, pun o întrebare „deşteaptă”, al cărui răspuns e cunoscut şi de ultimul pilot care a zburat vreodată în vreo formaţie.

– Spuneţi-mi domnule Comandor, ce deosebiri esenţiale sunt între atribuţiunile Capului şi Coechipierilor unei formaţii?

Întrebarea mea este însă primită cu interes. Nu prin inteligenţa ei, ci prin faptul că îi scotea din monotonia poveştilor pe care le depănau şi le repetau deseori obstinant, de ani de zile, băgându-i în domeniul consideraţiilor oarecum teoretice.

– Dumneavoastră nu aţi zburat în formaţie?

– Desigur, dar până acum nu mi-am pus o asemenea întrebare.

– Atunci să vedem … Coechipierul, că-i mai simplu.

– Cum mai simplu? Incit eu discuţia, nu el duce toată munca să facă jocul coechipierului ca să se menţină în formaţie?

– Ba da. Munceşte însă cu reflexele automate pe care şi le-a creat prin antrenamente. Dar cu capul ce face? ... Nimic. El are o singură obligaţie, de a-şi păstra locul în formaţie şi asta o execută instinctiv.

Pe el nu-l interesează dacă urcă sau coboară, dacă virează sau dacă e în luping sau tonou. El trebuie să stea la locul lui în formaţie.

– Da, dar coechipierul mai trebuie să facă şi observarea …

– Dragă, aşa sunt multe, dar eu vorbesc de cele esenţiale.

Apoi continuă către mine:

– Capul însă de aia-i „cap”, să aibă cap, să judece şi să comande. El face orientarea, navigația, ia deciziile de executare a evoluțiilor pe care le şi conduce, iar în caz de luptă, hotărăşte atacul sau fuga.

Dar el răspunde şi de evoluția coechipierului. Uite un exemplu:

O celulă. Două avioane. Coechipierul eşalonat pe stânga. Capul la joasă înălțime, la rasul pomilor face viraj pe stânga. La aterizare pe planul stâng al coechipierului se găsesc frunze. Cine-i vinovat?

– Mortul, încerc eu să glumesc.

Nu. Capul formației care a pus în pericol coechipierul.

Coechipierul nu se uită aiurea la copaci, se uită numai la „cap”, are deplină încredere în el. Fără încredere nu există formație…

– Să-ți mai dau un exemplu: Formație cocor. Cap, cu cinci avioane pe stânga şi şase pe dreapta, la distanțe între ele, aşa cum se zboară pe teritorii cu apărare A.A. Formația trebuie să facă viraj în procedeul „toți o dată”. De ce trebuie să țină seama capul formației?

– De înclinarea virajului şi de viteza de execuție completez eu, fără să ridic degetele ca la şcoală.

– Corect. Dacă nu ține seama, uite aici, şi îmi demonstrează cu mâinile. Cea dreaptă înainte şi cea stângă mai retrasă, sculându-se şi descriind cu ele un segment de cerc. Vezi? Raza virajului coechipierului e mai mică, deci şi viteza în viraj trebuie să fie mai mică.

Dar ce se întâmplă cînd viteza ultimului coechipier trebuie să fie sub viteza limită de zbor a avionului. Îl faci să se angajeze?

Dar în cazul celălalt, şi schimbă poziția mâinilor, coechipierul de pe partea dreaptă, a cărui rază de virare creşte considerabil şi necesită viteză mai mare? Îl trimiți acasă să-i mai pună un motor?

Capul formației trebuie să execute manevra nu cum îi trece lui prin minte, ci în aşa fel încât să asigure şi coechipierilor din extreme posibilitatea de a o executa. Formația e un tot şi acționează ca un tot.

Dacă nu poate sau condițiile nu permit, atunci întrebuințează alte procedee de virare, că sunt destule.

– Mulțumesc mult domnule comandor, dar discuția imaginară cu dumneavoastră a fost după cum vă puteți da seama, un pretext pentru a prezenta unor neinițiați în tainele aviației, unii termeni şi procedee de execuție a unor evoluții în zbor aşa, mai pe înțelesul tuturor.

Ca să înțeleagă şi cele ce urmează …

Păzea că vin

Priviți de departe, par a fi nişte copii.

Cu mâinile întinse orizontal, imaginând aripile unui avion în viraj, în mersul lor, se înclină când pe o parte când pe altă parte. Unii aleargă, iar alții bat pasul pe loc. Te întrebi cine le-a dat voie să se joace pe pista unui aerodrom militar.

Priviți mai de aproape, vezi că sunt tineri militari, ofițeri cu grade de locotenenți şi căpitani, mulți netrecuți de 25 de ani.

Nedumerirea creşte mai mult, când priveşti figurile lor serioase, concentrate şi asculți comenzile sau indicațiile date de cel ce pare a fi şeful.

– 763, mai aproape, păstrează alinierea.

– 726, nu te grăbi.

Îți dai seama că nu este o joacă a unor tineri.

Este ultima parte a pregătirii anterioare, pe teren, a exercițiului „Ieşire în escadrilă” înscris în abc-ul bibliei pilotului militar, CPL-ul. Cursul Pregătirii de Luptă.

Simulatoarele, jocurile pe calculator şi alte minuni ale tehnicii electronice nu existau pe la noi. Dar un om isteț, (Inginer Suceveanu) pe care nu l-am cunoscut, dar l-am admirat, avea să construiască o cutie cu aripi pe un burduf de acordeon, cu motoraşe şi sârmulițe cu care să ne imaginăm că zburăm fără vizibilitate. Tot era ceva.

În pregătirea exercițiului la sală, s-a prevăzut totul sau aproape tot ce se putea prevedea. De la acțiunea în cazul opririi motorului sau a incendiului la bord până la aterizarea, în caz de nevoie, pe unul din aerodromurile de rezervă de pe traiect.

Până … şi Nicu, nu a fost uitat.

În organizarea escadrilei, Nicu era coechipierul comandantului. Lucru educațional indicat, asocierea unui pilot bun cu unul mai slab.

Dar acum, poziția lui în fruntea Escadrilei putea crea mari dificultăți. Nicu era cunoscut pentru lipsa lui de reflexe condiționate, pentru „jocul de coechipier” dezastruos.

În zborul în celulă nu era mare bai dacă oscila, dansând metri întregi în sus şi în jos sau în alte direcții pe cele trei axe ale spațiului.

Acum însă oscilațiile lui antrenau şi pe cei patru aliniați în spate, care trebuiau să îl urmărească în mişcări şi să joace în aceeaşi horă.

Ce-i de făcut?

S-a întrebat, într-o zi într-o carte, unul dintre marii învățați ai Comunismului Lenin şi găsind răspunsul, a băgat omenirea în rahat.

Ce-i de făcut?

S-a întrebat Comandantul şi găsind răspunsul a ordonat scurt:

– Pune-l ultimul. Să „joace” acolo … cât pofteşte.

Decolând două câte două, la intervale scurte şi intrând imediat în dispozitiv pe patrule cele 12 avioane ale escadrilei s-au adunat fără greutate în formație de „cocor”, pe prima latură, din cele patru ale traseului, urmând fără probleme prea mari drumul spre reperul unu.

Şi Nicu, aliniindu-se cu greu, mai sărind, mai țopăind, era la locul lui, ultimul pe dreapta în dispozitivul escadrilei.

Comandantul, întorcînd capul spre puii adunați sub aripile lui, mai dădea câte o indicație ici, alta colo, dar în general era mulțumit. Şi pe stânga şi pe dreapta, avioanele se vedeau aliniate şnur.

Se vedea că oamenii munceau pentru reuşita acestui important exercițiu din pregătirea lor. Nu degeaba se trudise mai toată vara pe Celule şi Patrule pentru pregătirea acestui eveniment. Era prima ieşire în formație de escadrilă, cu avioane reactive, din țară.

În față reperul unu, marele oraş se apropia cu repeziciune.

Apăsând butonul de emisie de pe maneta de gaze, spuse:

– Atenție, suntem la reperul unu, încep virajul de nouăzeci de grade pe stânga, spre reperul doi.

Mai aşteptă câteva clipe, apoi presând uşor manşa spre stânga, introduse avionul în viraj, cu viteza şi înclinarea stabilite la pregătire.

Avioanele Escadrilei, ca şi când ar fi fost țintuite pe o imensă şi invizibilă mare planşetă, se înclinară toate deodată pe stânga, cele din interiorul virajului coborând, cele din exterior urcând, pentru a păstra astfel alinierea planului formației.

Şeful formației, era singurul care, privind înclinarea pământului față de avion cât şi aparatele de bord, controla virajul. Era corect.

Întoarse capul spre stânga apoi spre dreapta, văzând alinierea păsărilor lui în stol. Era mulțumit. Alinierea era aproape perfectă.

Nu numără avioanele din dreapta, spre a vedea că unul lipseşte.

Ultimul, Nicu, sesiză târziu începutul virajului şi necesitatea de a mări turajul motorului spre a se menține aliniat în formație pe curbă aşa că o luă drept înainte, depărtându-se de celelalte avioane.

Răutăcioşii spun că a adormit cu manşa-n mână.

Destul că atunci când i se treziră reflexele şi sesiză desprinderea de formație, „fripse” motorul avionului în plin turaj şi virând strâns, puse botul avionului pe centrul formației celor unsprezece avioane, care tot micşorându-se începuse să dispară la orizont.

În zbor, aceste avioane cu mase mari au inerție în a răspunde la comenzi, la care se adaugă şi inerția de repriză a motorului care greu începe să împingă dar şi când începe … greu se mai opreşte.

În sfârşit, avionul cu motorul în plin începu să prindă viteză, din ce în ce mai mare, iar formația să se apropie acum cu repeziciune.

A redus motorul, dar inerția trimitea avionul ca un bolid direct spre grupul compact de avioane din față.

Nicu, în loc să schițeze un viraj dreapta, stânga, să tragă sus, jos, sau unde ar fi văzut cu ochii, conform cunoscutei zicale aviatoriceşti „cerul patriei e mare”, s-a pierdut cu firea.

Apăsând butonul stației de emisie radio şi fără a folosi indicativul, panicat, începu să strige cu voce speriată:

– Păzea că vin, păzea că vin!… Păzea că vin, păzea că vin!…

Surprinşi, piloții escadrilei, recunoscând vocea lui Nicu, nu au mai aşteptat ordinul comandantului de dispersare a formației, care de altfel nici nu putea veni emisia fiind blocată de strigătele lui, sau speriat şi au degajat, fiecare unde a văzut cu ochii, împrăştiindu-se.

Comandantul însă, mai stăpân pe nervii săi merse drept înainte. Unde să degajeze când nu ştia traiectoria de zbor pe care o urma avionul lui Nicu?

Reactorul trecu bolid pe lângă el începând să se facă din ce în ce mai mic, ajungând un punct pe orizontul apusului.

Calm, având experiența sutelor de ore de zbor în spate, cât şi a diverselor situații critice cu care s-a confruntat, apăsă pe butonul de emisie şi cu voce liniştită lansă apelul:

– 666, sunt 601, mă auzi?

Într-un târziu veni şi răspunsul:
– Te aud 601 … sunt 666.
– Ai redus motorul?
– Da, l-am redus.
– Intră în regim de croazieră.
Mai liniştit, poate şi sub influenţa vocii calme şi sigure a şefului acesta răspunse regulamentar:
– 601 înţeles, intru în regim de croazieră, sunt 666.
– 666 şi toţi ceilalţi, luaţi Cap Compas individual spre casă.
Urmărindu-l pe Nicu virând, îi tăie calea apropiindu-se, intră în formaţie în poziţie de Cap, apoi îi ordonă ca şi în alte zboruri:
– 666, ţine aproape.
La analiza zborului, nu s-au găsit vinovaţi.
Comandantul ştia ceea ce nu vroiau să ştie cei ce conduceau politic la acea vreme destinele aviaţiei militare româneşti.
Nu poţi cere unui om fără calităţi de zburător, chiar dacă are „origine socială sănătoasă”… să zboare.

Plombă:

Comandorul Ion Clenciu:

Regretatul coleg Avrămuş a pus pe versuri o întâmplare despre omorârea de către colegul Chiş Zoltan a unei vaci ce era pe direcţia de aterizare a câmpului de zbor, lovind-o cu planul avionului.
Mai ţin minte doar aceste rânduri:

… Ce este de vină eu?
Dacă soaţa de la beu
A pescut pe pista meu …

Orăşelele aviatorilor

Ca un CAP-eu

Privind din tren câmpia, de vezi în zare un turn înalt de apă, înconjurat de câteva blocuri cu acoperişul din ţiglă roşie, aşezate cazon, simetric faţă de turn, împrejmuite de un gard din prefabricate din beton, toate construite după tipicul Gost (Stas) sovietic, caută cu privirea, poate vei distinge şi elementele după care să îţi dai seama că acolo este sau a fost cândva în istoria aviaţiei, un aerodrom militar.
De vezi întâi pista de zbor, nu mai căuta. Acolo sigur este un aeroport civil, legat de civilizaţia oraşului apropiat şi nu un aerodrom militar, izolat de mijloacele normale de trai materiale şi culturale. Pozarea i-a fost dictată de secretomania doctrinei războiului rece.
Tolănit pe canapeaua albastră a vagonului de clasă, priveam, e drept, mai mult la relieful jumate ascuns înăuntru ... decât la cel de afară, cu toate că trenul trecuse de Recaş şi se apropia de Timişoara.
– Nu vă supăraţi, ce se vede acolo, este un ceapeu, mă întrebă posesoarea reliefului pe care îmi sprijineam mijind hoţeşte ochii, dar nu ca preasfinţia sa, preotul de lângă mine, care privea cum se spune mai pe scurt, pe şleau şi popular, cu ochii beliţi.
– Nu domnişoară! Ce se vede e ... secret militar, ce nu se vede este ... ă, C.A.P.-ul de la Gearmata. Dincolo de ce se vede.
Amplasate în câmpia Bărăganului, la Ianca „iad” unde apa sălcie de nebăut era înlocuită cu apa caldă adusă de la Brăila şi păstrată în cisterne metalice, la Cocargeaua unde ciulinii Bărăganului văluiau câmpia, iar vântul nu se oprea decât o dată pe an când îşi schimba direcţia, la Gearmata, Deveselul, Kogălniceanu, cu puţin mai acătării, decât cele dintâi. Mai acceptabil doar cel din marginea Craiovei.
Erau „Orăşelele aviatorilor” foarte uşor de confundat cu sedii de Coperative Agricole de Producţie. Aici îşi treceau tinereţea şi trăiau cu familiile lor aviatorii, iar alături, pe pistă, zi sau noapte munceau.

La nunta de aur

Cum va fi? Nu ştim … Să vedem dacă apucăm 2004.

Deocamdată, cu tradiționalul -– devenit de acum obicei – buchet cu trandafiri în mână, aştept nerăbdător zorii zilei de 10 august, pentru ca – de asemeni devenit obicei – să mă strecor în patul ei şi cu obişnuitul sărut şi „La mulți ani mamă” să începem să depănăm amintirile anilor ce aşa de repede au trecut.

Obişnuitul bal de sâmbătă seara la Casa Armatei. Fetele sunt derutate. Le plac aviatorii aceştia îndrăzneți, chipeşi şi hazoşi, cu uniformele şi ochii albaştri, apăruți recent în oraşul de pe malurile Begăi. Dar sunt reținute de mentalitatea fudulă a oraşului, împotriva Armatei Populare, ai cărei ofițeri se spune, că au cu o clasă mai mult decât cele ale trenului. Aşa că fetele „serioase”, de noi nu se lipesc.

– Vali, şoptesc eu colegului meu, ia-o pe a mea la dans.

– De ce?

– Ai să vezi. Le atac pe încrezutele alea care nu se uită la noi.

Şi într-adevăr răpesc în vals, pe cea mai înaltă, frumoasă şi mută, care peste tot se uita numai la mine nu. Semn clar de respingere.

Mută de nici nu pot să-i aflu numele. Asta mă îndârjeşte.

– Vali, ia-o din nou.

– Nu, că se supără a mea … şi a ta.

– Vali, te rog.

La al doilea dans, tangou, la distanță şi politicos, îmi pun la bătaie arsenalul şi trag din plin. Fata tot mută, cu privirea aiurea, dar cu auzul bun, îşi muşcă buzele, nu se poate abține şi pufneşte în rîs.

În fine, în vorbirea-i cântat bănățeană, aflu că o cheamă Lia.

Dansul care urma l-am pierdut. Sunt în ceartă cu Vali.

Şi pe următorul îl pierd, pentru că mi-o ia altul înainte.

Mă aşez cot la cot cu ea şi nici nu începe muzica, că mă şi reped:

– Îmi permiteți domnişoară?

Obiceiul locului bănățean era că fetele „neînsoțite de băieți” de le plăcea ori ba, din politețe, nu puteau refuza invitația la dans.

În fine, o prind din nou şi intru direct în predicat, uluind-o:

– Domnişoară! Veniți, nu veniți, eu mâine între 4 şi 6, vă aştept

în Fabric, în piața Traian, acolo unde sunt băncile. Stau două ore … Nu mă aşez. Două ore, în picioare, stau aşteptându-vă!

Într-adevăr, pe la patru jumate, o văd de departe apărând cu părul ei bogat, lung până în talie fluturând uşor în vânt, cu picioarele ei subțiri ca de gazelă, târşind aproape de pământ o gentuță din bucățele maro, de piele împletită.

Aveam să aflu mai târziu că eu eram pe listă al treilea la întâlnire, dar că locul ales de mine era cel mai apropiat de casa ei, la două stații de tramvai pe linia lui 6, cel ce făcea circuitul în inel.

Deseori, când ne-am certat, i-am reproşat:

– Trebuia să îl iei pe 6 în sens invers şi acum nu ne mai certam.

Au urmat alte întâlniri sau aşteptări în fața la serviciu, când ea ieşea furişându-se pe uşa din dos şi eu aşteptam ca prostul, până se stingea şi ultimul bec.

După vreo trei luni, fără a sta în genunchi, fără declarații de dragoste, i-am cerut mâna într-un mod tâmpit, original, spunând:

– Să fiu al dracului dacă n-o să fii soția mea.

M-a privit cu ochi mari, uluită …

Şi iar am început pânda până în seară, la ieşirea de la serviciu.

Între timp, îmi făcusem ca aliat pe sora ei mai mică. Fata aceea cu păr negru şi ochii ca smoala, interesată nu atât de înfățişarea sau calitatea mea, ci mai mult de ciocolata – lucru rar pe atunci – pe care o primeam zilnic în norma noastră alimentară ca zburători şi pe care o strecuram – că ea nu vroia să o primească – în poşeta ei.

Juli, puştanca, era cea care mânca în ultimă instanță ciocolata.

Ne logodisem şi pierzând trenul spre satul unde eram cartiruiți, am luat-o apostoleşte spre aerodrom. În miezul nopții, când să intru pe poarta unității, maşina comandantului, care ieşea, îmi pune farurile în ochi. A doua zi sunt chemat la şef:

– … escule, potoleşte-te, că te opresc de la zbor.

– M-am logodit … Raportez eu cu tupeu.

Încă nu apăruseră „turnătorii”, dar erau unii care mai „informau”.

– M-am potolit, că altfel nu mă prindeați …

– Atunci bine. Şi cu mult noroc, zise şeful, strângându-mi mâna. Dar ai grijă, potoleşte-te …

Desen pag. 251– Loc de a-ți cunoaşte soacra

– Dumnezeu să îl primească în împărăţia sa …, continuă preotul slujba la groapa deschisă, gata să înghită, pe cel ce a fost pilotul …

– Mamă, îţi prezint pe prietenul meu: Locotenent, aviator, pilot.

Cu cascheta albastră sub braţ, cum se cuvine a fi ţinută, tânărul aviator de aceeaşi vârsta cu mortul, prinde şi sărută cu respect mâna distinsei doamne, viitoarea lui iubită soacră … Aţi ghicit, eu eram.

Tânărul, vesel, mereu pus pe glume, cu uniforma albastră ca şi ochii, curajos că altfel n-ar fi aviator, i-a furat cum se spune, inima.

– Dar, tată, îl iubesc, ne-am căsătorit.

– Şi unde pleci?

– Cu el pe aerodrom.

– Ai grijă! aviatorii aştia cu capu-n nori, îi ştiu eu, numai după femei le fug ochii. Ai grijă, ăsta îţi fură geamantanul şi te lasă …

– Mai rău tată, ce geamantan, mi-a furat inima … Mă iubeşte.

– Uitaţi tovarăşi, uitaţi … zise mai marele politicilor, în şedinţa de prelucrare a cazului unui botez, arătând spre vinovaţii din faţă. Dita-mai ofiţerii, s-au înşirat, încolonaţi, după popă, cu lumini, cu lumânări, trăgând mătănii, rotindu-se după căldare.

Aşa că … Ce vise!? Ce rochie de mireasă!? Ce preot şi cununie după datină!? Ce lună de miere şi mai ales de unde atâţia bani? …

Doar soacra, când a văzut frumoasa noră, a îmbrăcat-o în rochie de mireasă şi a dus-o la fotograf, pentru poză, cu bărbatul ca anexă.

Începuturi

Scara din bare de fier beton sudate, alunecoasă şi agăţată de oblonul din spate al „Molotovului”, era o încercare prea mare pentru tinerele femei ce mergeau după cumpărături în oraş.

Încă nu se inventase „magazinul alimentar” la blocuri. Un chibrit îl cumpărai din oraş sau îl cereai împrumut de la vecini.

Tânăra mamă nu era încă obişnuită a ţine în braţe copilul, dar nici a urca cu el pe scara alunecoasă. Încearcă să îl ia ca pe un pachet sub braţ, dar cu o singură mână nu poate urca. Încearcă altfel, nu reuşeşte. În spate, celelalte femei aşteaptă nerăbdătoare. Îi vine să

plângă. Lângă şofer nu poate merge, acolo este delegatul maşinii.

Şi apoi, nu e singura care are copil …

În învălmăşeala existentă, una de sus o vede cum se chinuieşte şi îi cere copilul. Cu greu, mai trasă mai împinsă, reuşeşte să urce şi să treacă oblonul. Se aşază pe una dintre cele trei bănci de lemn cazone. Ia copilul în braţe zâmbind stingheră celei ce a ajutat-o şi celei ce i-a cedat locul, undeva mai ferit de vântul toamnei ce suflă prin prelată şi prin paltonul subţire. Se ghemuieşte ferind astfel de curent copilul.

Maşina porneşte, sărind în gropile drumului şi aruncându-le de ici acolo, până la ieşirea la asfalt. „Mai încet la curbe”, strigă femeile.

Undeva, laterala maşinii a cedat, iar încărcătura vie, oamenii, sub forţa centrifugă, s-au împrăştiat în evantai pe marginea sanţului.

În fine, un pas înainte.

S-a pus autobuz. Autobuz nou, încăpător, cu scaune cu spătar, pe care poţi sta comod. Prin geamul curat poţi privi acum drumul.

Este altceva. Se simt doamne, chiar dacă sunt numite tovarăşe.

Nu mai sunt amărâtele de la aerodrom, rău îmbrăcate, pline de praful drumului, ce erau descărcate din camion, în văzul orăşencelor, ce le priveau superior. Pot veni acum la oraş îmbrăcate curat, elegant, demne de poziţia pe care o au soţii lor în urbe şi în viaţa ţării.

Ea, aparţinând odată oraşului, poate acum să-şi întâlnească fără jenă prietenele, fostele colege, care nu mai au acum de ce să îi plângă de milă. Nu mai are acum de ce să le ocolească. Din contră, este mândră că este soţie de aviator …

Şi totul de la un amărât, privit acum, de autobuz TV.

Autobuzul face staţie după programul stabilit, în centrul oraşului lângă promenadă şi la piaţă, după care se duce la garaj.

Oprite în faţa unei tarabe din piaţă, femeile aleg, sfătuindu-se, fructele şi legumele proaspete.

– Aoleu! ... strigă una foarte tânăra, aproape un copil, din grupul de femei tinere. Aoleu! ... strigă ea din nou speriată.

– Ce-i? Ce s-a întâmplat? Sar întrebând celelalte femei din jur. Ai pierdut ceva, ai pierdut portofelul?

– Nu, zice prima vizibil pierdută. Am pierdut … am pierdut … vai de mine, copilul, în autobuz.

Grupate, solidare, fug la garaj. Găsesc autobuzul parcat, dar gol. Fug la birou. Şoferii adunați roată, râdeau la zâmbetele unui copil, care vioi dădea din mânuțe, nepăsător că a fost pierdut de mama lui.

La ora fixată autobuzul este din nou în centru lângă promenadă, în văzul lumii, unde femeile încărcate cu pachete şi cumpărături urcă fără grabă, demne, liniştite.

S-a înbunătățit substanțial viața soțiilor de aviatori.

Dar şi prestigiul aviatorilor în urbe.

O fi al meu?

Patul cald, somnul dulce, soția cuibărită în brațele bărbatului ce sforăie uşor. Abia este trecut de miezul nopții.

Uauuu! … Uauuu! … Uauu! urlă deodată strident, sirena maşinii de pompieri, trecând pe sub fereastră, dând târcoale de câteva ori blocurilor din micul Orăşel al aviatorilor. Nu se potoleşte smintita, până când nu a fost sigură că a sculat şi pe cei morți … de somn.

Militarul sare din pat direct în cizme, după obişnuința-i încă din şcoala militară. Este în unitate operativă de luptă, unitate care trebuie să fie gata în minute nu în ore de a intra în acțiune, să decoleze în „barem" spre a înfrunta duşmanul.

Soția, chiar dacă are de-acum câțiva ani petrecuți în vecinătatea aerodromului, nu s-a obişnuit. Nu ştie ce să facă întâi. Să potolească plânsetul copilului speriat, trezit din somn, sau să pregătească „trusa de alarmă a soțului"?

Militarul, a fugit „ca la alarmă", la camionul ce şi pornise în viteză, luând curba pe două roți, în bezna nopții, spre aerodrom.

Copilul, strâns la piept şi legănat în şoapta dulce a mamei, în sfârşit s-a liniştit şi a adormit. Mama îl pune grijulie în pătuț şi încearcă şi ea să-şi mai lege somnul. Nu reuşeşte.

Ce viață … Din marele şi asfaltatul oraş, a ajuns aici, unde se învecinează cu porumbul, unde se învârcolesc ciulinii, unde arşița şi praful stăpânesc totul. Unde vântul nu se opreşte decât în liniştea dinaintea unei furtuni.

Ar vrea şi ea un teatru, un cinema, la o cofetărie cu prietenele, ar

vrea ceva cu lume multă, necunoscută, cu rochii frumoase, rochii de seară, elegante, aşa cum vedea odată la cinematograf, în filme, asta înainte de a se fi măritat.

Şi aici la Club sunt filme … dar în sală aceleaşi figuri cunoscute, aceleaşi femei, aceleaşi rochii, aceiaşi vecini, colegi ai soțului, aceleaşi uniforme albastre sau kaki.

Unde-i viața marelui ei oraş, pe care nu de mult l-a părăsit?

Deodată, văzduhul se umple de uruitul motoarelor în decolare.

– Ce-o fi ? Au şi decolat? Cu noaptea-n cap?

O fi al meu? îşi zise, plină de mândrie, dar şi de spaimă. Spaima pe care o are şi o păstrează când ştie că EL este în zbor.

Obişnuite să audă zgomotul motoarelor de dimineață până în prânz, femeile din vecinătatea aerodromului îşi văd de treburile lor. Ciulesc urechile, când zgomotul nu se mai aude şi devin nelinişte atunci când pauza se prelungeşte.

Şi când se prelungeşte prea mult, se strâng grupuri-grupuri şi tăcute aşteaptă. Aşteaptă cu inima strânsă şi cu speranță.

Vecinul, colegul, prietenul soțului, a salutat-o într-o dimineață la plecare, apoi cum îi era obiceiul, cu gura întinsă de la o ureche la alta râzând, i-a spus pentru a nu ştiu câta oară aceeaşi glumă.

Nu s-a mai întors. Au venit doi colegi …

Apoi alături de ea, de văduvă, de tânăra văduvă, au plâns.

El, nu s-a mai bucurat de copilul venit pe lume două luni mai târziu. Pilotul trăia cu pasiunea lui, plăcerea zborului.

Soția trăia cu spaima şi speranța ei.

Scutură din cap, alungând gândurile. Este soție de aviator, de pilot. Pasiunea lui a cucerit-o şi pe ea.

Şi ce pereche fac când, „în celulă" cum zice el, la brațul lui, uneori duminica, în marele oraş se întâlneşte cu fostele colege.

Iar Nina, lungana, roşcovana, rivala ei dintotdeauna, ce încrezută era când s-a măritat cu contabilul ei.

Adoarme zâmbind …

Zâmbind soțului aflat în zbor la datorie.

Zâmbetul ei apare reflectat în parbrizul avionului, în culori de curcubeu, o dată cu roşul zorilor ce năvălesc mai devreme decât pe pământ, peste avionul aflat la mare înălțime, în misiune ...

Concert la ferăstrău

Îndoind mai mult sau mai puțin lama ferăstrăului, interpretul face ca instrumentul, mângâiat de arcuşul asemănător celui de vioară, să scoată tânguiri duioase, ademeniri spre sentimente nostalgice.

Prind gingaşa mână a soției în palma mea şi pe furiş o sărut.

Vecinul de scaun din sala de concerte, se uită curios la bătrânii de alături şi îi ghicesc un surâs ironic pe buze, semn că nu înțelege

Nici nu trebuie, îmi zic.

Noi însă, avem gândul comun. Gând care zbura înapoi în ani, spre Orăşelul aviatorilor, când împreună soț şi soție, „cântam” fără elan, împinşi de nevoie şi datorie, la acelaşi instrument.

– Ține bine! Ține cu ambele mâini şi trage când eu împing şi împinge când eu trag, strigam nervos. Ce faci? Nu vezi că se îndoaie, strigam din nou, când instrumentul numit Joagăr, numai pentru că avea dinți, se curba scoțând un sunet metalic neplăcut, departe de cel din sala de concert. Şi mai rău, refuza a-şi îndeplini misiunea pentru care a fost creat, de a muşca cu dinții lui din steiul de lemn lung de peste un metru, aşezat în sprijin pe capra de mine construită.

Nu cântam de plăcere. Cântam de frig.

Iarna geroasă ne obliga a face focul, focul cu lemne, lemne tăiate cu joagărul, joagăr ce avea la celălalt capăt pe nepriceputa mea soție, de care nu se prindea tehnica de tăiere prin oscilația de dute-vino a instrumentului. Împingea când trebuia să tragă şi trăgea când trebuia să împingă, zburând de ici acolo, cu mâinile roşii şi lacrimi în ochi.

Eram dur cu femeia pe care o iubeam, dar copilul mic în pătucul lui nu putea sta în frig, iar lemnele lungi la metru, trebuiau tăiate. Tăiate cu joagărul, iar apoi despicate, mărunțite cu toporul şi cărate cu brațele în magazie. Rezervă pentru o săptămână.

Dar recompensa venea, în mica bucătărioară, de la soba din cărămidă cu plită de gătit deasupra, care emana o căldură plăcută, moleşitoare, când intrai din gerul de afară. Când foamea tăia stomacul şi din cratițele de pe plită veneau mirosuri de bunătăți făcute de mâini de gospodină pricepută în ale bucătăriei.

Mâini care nu ştiau să manevreze joagărul.

Femeia de lângă mine, nu ar fi trebuit să fie acum lângă mine, să fie de o viață alături de mine. Cel puțin aşa îşi ghicise soarta.

Prietenele, fete tinere, în camera întunecoasă, cu o lumânare aprinsă, aşa cum le spusese nu se ştie cine, se uitau în paharul jumătate cu apă în care aruncaseră un inel. În centrul lui, pe când se scufunda, trebuia să apară ursita, soarta celei ce arunca inelul.

Şi, într-adevăr, în tulburarea apei în centrul inelului au văzut o coroană, o coroană regală, strălucitoare în undele de apă provocate de scufundarea inelului, apoi una din ele, care se da mai cunoscătoare în ale ghicitului viitorului şi al sorții, spuse:

– Coroană … te măriți cu un prinț arab … ce vine pe un cal alb.

– Şi se mărită, dar cu mine, un prinț … proletar, ce veneam după zborul pe avionul reactor, călare pe banca de lemn din caroseria cu prelată a autocamionului Molotov, ce ne aducea seara acasă.

Paharul folosit la ghicit era un pahar din sticlă ordinară, făcut la fabrica de sticlărie „Coroana”, a cărei emblemă, o coroană regală, era imprimată în relief , pe fundul paharului ... Asta i-a fost ursita.

Desen pag. 251 – Aviator şi zburătoare.

Câte nu se petrec

Zborul este în toi. La „Zebră” difuzorul instalat afară retransmite convorbirile radio. În jur fustele viu colorate ale femeilor, soțiile cadrelor, invitate speciale ale comandantului unității, la o zi de zbor:

– Să vadă şi ele cum se zboară! Zise arțăgos, durul Comandant.

Nu înțeleg multe din împletitele convorbiri seci şi tehnice radio, dar simt până în stomac vibrațiile motoarelor în decolare. Recunosc vocea soțului, dar parcă e altul … mai energic, mai hotărât, mai …

Cineva traduce: 726 este cutare decolează, 762 este cutare vine la aterizare. Când îşi aud numele de familie, sunt mândre de soții lor.

Deodată, în difuzor, se aude o voce precipitată:

– Para sunt 753, trenul pe scos, nu iese jamba stângă.

Convorbirile se precipită … Femeile speriate amuțesc.

Soția lui 753 începe să plângă.

Agitație, apoi gălăgie …Conducătorul de zbor, solicitat de cele ce se întâmplă în zbor, deranjat şi de gălăgia de afară, iese nervos în uşa zebrei, gata să arunce cu microfonul în grupul de femei.

– Plecați de aici! strigă, începând şi o binecunoscută înjurătură.

Dar se opreşte imediat, văzând figurile speriate ale femeilor, printre care şi pe cea a soției sale. În sfârşit, toți răsuflă uşurați, azi incidentul s-a rezolvat. Altădată, altele … nu.

Aşa a fost, este şi va fi aviația, mai ales cea militară.

Misiune ratată

Dă să urce în avion, dar este chemat la telefonul de la start.

Lasă pe planul avionului casca şi harta şi pleacă grăbit într-acolo.

La telefon o voce de femeie, prefăcut schimbată.

– Ce faci?

– Ce să fac … Dar cine-i?

– Sigur, la zbor, în avion tragi de manşe, iar nevastă-ta în pat trage de altă manşe … zice vocea, după care închide telefonul.

Se duce spre avion, se opreşte, se întoarce din drum. Ia o maşină şi fuge la blocuri. Urcă câte trei trepte. În fața uşii, îşi trage respirația şi dă să intre. Uşa încuiată. Aici la blocurile aviatorilor, uşile nu se încuie nici noaptea, darămite ziua. Bate în uşe, repetă bătaia mai insistent. Într-un tîrziu uşa se deschide.

Aproape de miezul zilei, patul desfăcut, nevastă-sa în capot, ciufulită. În casă nimeni străin.

Gerul iernii intră de afară prin geamul deschis larg. Vrea să închidă fereastra. Priveşte în jos la mormanul de zapadă de sub fereastră, care ajunge pîna la etajul întâi.

Pe aleea dintre blocuri, nimeni.

După al doilea bloc i se pare că vede o cizmă dispărând.

De la blocul din față, de la mai multe ferestre, de după perdelele care se mişcă, simte că este privit … Deci ştie tot satul.

Se întoarce pe aerodrom. Îşi ia casca şi harta lăsate pe planul avionului, dă să urce în avion, dar se răzgândeşte.

Misiune ratată … Dar şi viața de familie ratată.

Ce aduc berzele

Militarul cu cicatrici pe față semne ale războiului trecut, când lovit într-o luptă aeriană s-a salvat sărind dintr-un avion în flăcări, îşi vede de drumul lui pe aleea dintre blocurile „Orăşelului aviatorilor”.

Zbârnâind a motoare de avion, ce totuşi nu reuşesc să acopere zgomotul real al motoarelor avioanelor în decolare de pe pista din vecinătate, cu mâinile întinse orizontal, când înclinați pe dreapta, când pe stânga, în formație strânsă, cei trei nedespărțiți năzdrăvani, atacă pe trecătorul de pe alee. Surprins omul se opreşte.

Se opreşte şi formația celor trei …

– Nene, de ce ai cârpa aceea albastră la pantaloni, nu ți-a ajuns stofa? Întreabă unul arătând spre vipuşca pantalonilor.

Cel mai răsărit, scuipând în palmă, îi adresează gluma favorită:

– Eşti şmecher, nene? Înoată aici.

Surprins de obrăznicie, mai marelui îi vine să alerge după ei, să-i prindă, urecheze şi să le dea un şut undeva, dar formația celor trei a dispărut virând cu mâinile întinse, în zborul lor, după un bloc.

Cu chiloțeii la vedere, cu rochițele întoarse, ascunzând nişte chipuri de fetițe, agățate ca liliecii cu capul în jos, pe bara de bătut covoare, făcând concurs „cine stă mai mult aşa” la clasament nu se înțeleg şi de aici gâlceava. Tu să pleci! Cu tine nu mă mai joc …

Lacrimi, apoi împăcări, şi ca un stol zgomotos de vrăbiuțe, fetele aleargă, se ciocnesc de formația celor trei băieți ce zburând în jurul lor le atacă, răpăind din gură a mitraliere.

Pe alee, una răpită de mama ei de la joacă, pentru treburi, se întoarce grabită de la magazinul alimentar recent deschis în blocul vecin, trăgând după ea o imensă sacoşă de pânză, în care o sticlă cu ulei sare din piatră în piatră şi ca prin minune rămâne întreagă.

Fata, de o şchioapă, a încăput cu funduleț cu tot în una din cizmele de aerodrom, îmblănite, ale tatălui ei aviatorul.

Copiii sunt cam de aceeaşi vârstă. Sunt generația anilor `50.

S-au născut odată cu Orăşelele aviatorilor, o dată cu începuturile aviației reactive româneşti. Nu au şi nu ştiu ce este grădinița.

În curând, încă unul sau încă una, se vor adăuga lor.

Depinde de ce aduce barza.

Câmpuri cu aerodromuri, moară de tinereţe

Chiar dacă vizita noastră la Bucureşti era cunoscută şi aşteptată, totuşi am picat, cum se spune „ pe nepusă masa” şi desigur că am fost invitaţi la masă.

În faţa noastră, un talentat şi renumit regizor de film cu soţia. Alături o doamnă, deasemeni cunoscută personalitate a ecranului, cu soţul, renumit scriitor. Oameni de artă şi de cultură ai oraşului.

Noi, veniţi din „Orăşelul aviatorilor” de pe lângă aerodrom, suntem primiţi cu deosebit, pentru moment, interes.

Eu mă remarc după cum spunea artista, prin ochii albaştri şi frumoasa uniformă de aviator, iar soţia prin frumuseţea, mă rog, a rochiei sale, ce atrăgea privirile furişate ale domnilor de faţă.

Cinci minute suntem în centrul atenţiei, apoi discuţia, întreruptă de apariţia noastră, se continuă aprins tocând mai departe viaţa mondenă a capitalei anilor `60, de care noi eram cu totul străini.

Vrem să luăm parte la conversaţie, dar ne dăm seama că suntem ca picaţi de pe câmpurile … cu aerodromuri şi ciulini de Bărăgan.

Stăm două ore, stingheri, muţi, studiind desenele tapetului de pe pereţi, pe post de tâmpiţi, ca veniţii de la ţară la oraş.

Şi ce era aerodromul cu blocurile de lângă el?

Tot un fel de ţară, unde legătura cu lumea se făcea numai prin filmele prezentate săptămânal la clubul de garnizoană, iar după apariţia televiziunii, prin aparatul – pentru cei care aveau – cu care mai repede prindeai programele vecinilor bulgari decât Bucureştiul.

Angrenaţi cu toată fiinţa noastră în viaţa de militari, ca aviatori, conştiincioşi obligaţiilor de serviciu, şi cu permanentă disponibilitate de luptă, nu ne dădeam seama de prăpastia culturală ce se adâncea.

Locuinţele noastre, din Orăşelele aviatorilor, de unde nu puteai pleca decât cu aprobări date de către comandant, sau prin ordin, erau dispuse conform normelor militare strategice secretomane, importate de la tovarăşii din răsărit, departe de centre civilizate, pe câmpuri …

Câmpuri cu aerodromuri. Aerodromuri ce ne măcinau viaţa ca între pietre de moară. Moară de ţară pentru măcinat tinereţe.

Pentru ce? Pentru zbor.

Fă-i dosar

Comandantul şi ajutorul său se privesc stânjeniţi.

– Doamne, ce femeie … mică şi ce gură mare are.

– Şi câte ştie, din ce nu trebuie, completează celălalt. Ce facem?

– Ştiu eu? După minute de tăcere, comandantul:

– Fă-i dosar, „divulgare de secrete militare”

Acasă, Ea, nu se simte bine. Se foieşte … Bărbatul ca de obicei, cu pasiunea lui, aranjează a mia oară timbrele în clasor. Priveşte la el, la tâmplele ce încep să încărunţească. Băiat bun, îşi zice, dar molâu. L-ar vrea mai ambiţios, mai mare în grad, şef, ar vrea, ce n-ar vrea.

– Bărbate, am fost azi la comandant.

– Unde? Întreabă acesta , îndreptând un colţ al unui timbru.

– Cum unde? la comandant.

– Dar ce-ai căutat tu acolo … la comandant?

– Să pun treburile la punct … De ce îţi fac mizerie? de ce te ţin în grad? De ce? … începe ea pornită, le-am spus eu câteva …

– Dar, când ţi-am spus că-mi fac mizerie? Întreabă el nedumerit.

– Da ce, nu ştiu eu?

Blocul alăturat. Comandantul în pat alături de soţie, citeşte o carte. Citeşte dar nu înţelege. Gândurile îi fug la ziua încheiată.

– Ce-i dragule, întreabă ea, simţind starea lui şi sătulă de linişte.

– A fost soţia lui cutare la mine. Mi-a spus o grămadă de lucruri, secrete … care dacă mă gândesc bine nici bărbatu-său nu le ştie.

De unde le ştie? De numirea lui Tudor nu ştiam decât eu şi locţiitorul meu Se uită lung la nevastă-sa. Dar şi ea mă întreabă câteodată lucruri pe care eu nu i le-am spus, îşi zice el în gând.

Comandantul, absolvent al Academiei militare, nu cunoştea spusele lui Napoleon privind secretul, femeile şi patul.

A doua zi comandantul către ajutorul său:

– Cheamă-l pe acela la tine, fă-i o morală şi dă-i trei zile de arest, să se înveţe minte, nevastă-sa, completează el după o pauză.

Şi mai prelucrează o dată ordinul cu secretul militar. Iar în gând continuă … chiar aşa tâmpit cum e. În lume se zboară Mig-ul, iar noi îl ţinem la secret.

Unde dracu-mi sunt papucii?

Mă aud zicând ca şi cunoscutul personaj din spumoasa operetă a lui Löewe „My Fair Lady”. (Frumoasa mea doamnă)

Dacă profesorul Higghins, cam bătrâior, aştepta ca frumoasa fată Eliza pe care din florăreasă o făcuse doamnă şi nevastă, să îi aducă la pat papucii, în schimb nevastă-mea, pe care din domnişoară o făcusem tovărăşă, a răspuns tovărăşeşte:

– Caută-i … unde i-ai pus, că întotdeauna îi pui de nu şti de unde să îi iei, că nu te mai înveţi odată să fi ordonat, ce v-o fi învăţat pe voi la armată, că … etc. etc. … STOP!

În acei anii nu aveam nivelul de educaţie şi cultură de acum, dar prin traiul în acest mare colectiv al „Orăşelului aviatorilor” învăţam. Ce era bun era ca gripa, se contamina repede şi trecea greu.

De unde şi marea stabilitate în timp a acestor familii de aviatori, călite în greutăţile de început din Orăşelele aviatorilor.

Desigur că au existat şi excepţii.

Era frumoasă, dar cam venită de la ţară, de unde de fapt şi venise, provenienţă remarcată nu atât prin înfăţişare, cât mai mult după port. Nu după mult timp, fata a schimbat fota cu fusta, iia cu bluza, iar pantofilor le-a pus toc înalt, plus negru pe ochi şi buzelor roşeaţă. Încă un an, frumoasa devenită deacum doamnă, s-a mai căţărat pe scara din bare de fier sudate a camionului ce făcea legătura cu oraşul. Apoi a renunţat, rămânând în marele şi fascinantul oraş, iar soţul plângând, în micul şi amărâtul orăşel, la margine de tarla cu porumb.

În funcţia de hulit „politruc” ce o deţineam atunci, a trebuit să mă interesez de ce plânge acest aviator, aşa că am întrebat-o: De ce?

– E prea mic în grad … şi stat, şi mai ales în portofel. Răspunse.

Nu ascund, că au fost şi cazuri de excepţie când uzura zborului sau alte cauze, au influenţat aceste familii depăşind dragostea soţilor.

– Mă nevastă! Când am plecat erai acasă, când am venit tot acasă. Când Dumnezeu ai avut timp să faci 200 de kilometri până la staţiune şi să faci şi accident, cum scriu pe hârtie ăştia de la miliţie?

Dar aşa se întâmplă când eşti aviator, te însori târziu şi mai iei şi ca nevastă o fată din liceu. Aşa o fi păţit şi profesorul Higghins?

După 50 de ani

Patul cald, somnul uşor, soţia s-ar mai vrea cuibărită acum în braţele soţului, dar acesta este surghiunit în ultima cameră, sforăind ca motorul unui avion în decolare, cu forţaj.

Uauuu! Uauuu! … urlă deodată strident sirena poliţiei, salvării sau alarma maşinii vecinului, pe care probabil a sărit iarăşi o pisică.

Abia e trecut de miezul nopţii.

Nu mai sare nimeni din pat, dar Ei i-a trecut somnul.

Urletul sirenei i-a trezit amintiri.

Apropiat în minte ”Orăşelul aviatorilor” …

Dar atât de departe în timp, jumătate de secol.

Copiii născuţi, crescuţi acolo, au la rândul lor copii. Obraznicul, cel cu pantalonii cârpiţi este militar, aşteaptă avansarea, să-şi cârpească şi el o dungă albastră la pantaloni … Fetiţele, liliecii de altădată de pe bara de covoare, sunt acum doamne care probabil că îşi ceartă fetiţele de pe bara de covoare, agăţate cu capul în jos.

Iar cea certăreaţă de altădată e acum o şefă ponderată.

Ei, bătrânii, au rămas singuri şi aşteaptă … Ce? Nici ei nu ştiu.

Aşteaptă copiii care din când în când mai trec pe la ei să îi vadă, nepoţii care trec şi ei, dar după obiceiurile moderne, mai rar.

Aşteaptă, să le dea drumul la căldură la bloc …

El aşteaptă sfârşitul lunii, şedinţa ARPIA, întâlnirea cu colegii.

Dar ea ce aşteaptă?

Împreună aşteaptă ziua pensiei, pensia lui, ce creşte lent, o dată cu indexarea şi scade rapid o dată cu devalorizarea.

Ea nu are pensie. Pe câmpuri nu au fost servicii. Când s-a mutat la oraş din dispoziţii de la Judeţ, soţiile de ofiţeri nu erau angajate.

A stat acasă, ca să îngrijească copiii şi soţul. Soţul, aviatorul, care nu putea trage avionul pe dreapta, dacă nu se simţea bine.

Ce le mai tăia macaroana când încingeau o partidă de rummy sau la un pahar de vorbă, de îi uita Dumnezeu.

– Gata, le spunea ea autoritar, la culcare, mâine aveţi zbor.

– Dar mamă …

– Nici un dar.